KIŞ LASTİĞİ KARŞILAŞTIRMASI: 225/55 R17

28 yaşındayız
SAYI: 2019-12 FİYATI: 12,90 TL www.otohaber.com.tr Auto işbirliğiyle

otohaber

TEST
BMW 320i

AUTO SHOW

LOS ANGELES OTOMOBİL FUARI'NDAN

YENİ DÜNYA YENİLİKLERİ

AUDI E-TRON SPACEBACK

VW ID. SPACE VIZZION

LEXUS LC 500 CABRIO

MINI JOHN COOPER WORKS GP

FORD MUSTANG MACH-E

YENİLİK
SKODA OCTAVIA

SÜRÜŞ İZLENİMİ
RENAULT CAPTUR

TEST
YENİ VW PASSAT

KARŞILAŞTIRMA: AUDI SQ2, BMW X2 M35i ve CUPRA ATECA

PERFORMANS ÜÇLÜSÜ

9 771307 504003 12
ISSN 1307-5047 K.K.T.C. FİYATI 17,00 TL

TURKISH CARGO WEB PORTAL, TKGO ADIYLA İŞİNİZİ KOLAYLAŞTIRMAYA DEVAM EDİYOR.

TURKISH CARGO

turkishcargo.com

Editör

Halit Bolkan

halit.bolkan@otohaber.com.tr

ZORUNLU OLMASA DA TAKIN

Kış geldi, sobalar, kaloriferler yanmaya, kazaklar, paltolar giyilmeye başladı. Tabii kalın tabanlı ayakkabılara, kalın çoraplara da geçiş başladı. Otomobilinizin de kışlık ayakkabılarını taktırma zamanı geldi de geçiyor. Sıkça kar lastiği olarak tanımlanan ama aslında kış şartlarının tamamında güvenliği arttıran kış lastikleri için kanuni zorunluluk 1 Aralık-1 Nisan tarihleri arasında şehirlerarası yük ve yolcu taşıyan ticari araçlar için uygulanıyor. Sürenin uzatılabilmesi ya da diğer araçlarda da zorunlu olması il valiliklerinin kararına bırakılıyor. Bizim önerimizse hava sıcaklığının +7C derecenin altına düştüğü bir bölgede araç kullanıyorsanız kış lastiği taktırmanız.

Kış lastikleri sanıldığının aksine sadece karlı zeminde değil, soğuk ve kuru zemin üzerinde de yaz lastiklerinden daha iyi tutunur; böylece yol tutuş, fren mesafesi ve yere güç aktarımında daha başarılıdır. Ayrıca kanalları yaz lastiğine göre daha geniş olduğu için su deşarjı da yüksek düzeydedir. Yani yağmurlu havalarda da güvenlik rezervi yüksektir. Karlı zeminlerde yaz lastiğine karşı avantajıysa son derece belirgindir. Hatta buzlu zeminlerde de bir noktaya kadar tutunma sağlayabilir. Eğer hafif bir kar yağışında bile yolda kalmak istemiyorsanız, soğuk havalarda kuru zeminlerde daha iyi tutunma ve fren mesafesi istiyorsanız, kış lastiği kullanmalısınız. Belirli bir kalite düzeyinin üzerindeki kış lastikleriyle -20C dereceye kadar önemli bir sorun yaşamadan ilerleyebilirsiniz.

Peki, gün içinde sıcaklık +10C derecenin üzerine çıkıyorsa? Sıcaklık arttıkça hızınızı azaltmak, takip mesafesini artırmak zorundasınız. Çok yumuşak bir hamur karışımına sahip kış lastikleri, +10C derece ve üstü sıcaklıklarda tutunma, fren mesafesi konularında sorun yaşamaya başlar. Bu nedenle hızınızı normalden en az 10-15 km/s azaltmanız güvenlik açısından önemlidir. Bu durum size sadece birkaç dakika kaybettirir ama hava soğuduğunda olası kazalardan kaçınmanızı sağlaması nedeniyle kış lastiğine bu kadar taviz verilebilir.

Herkese kazasız günler dilerim…

KAPAK KONUSU

20 2019 Los Angeles Otomobil Fuarı
Yılın son büyük otomobil organizasyonunda tanıtılan modeller, elektriklenmenin artık mobilite gerçeği olduğunu bir kez daha teyit etti.

YENİLİK

06 Ferrari Roma
Adını İtalya'nın başkentinden alan Ferrari'nin yeni 4 kişilik coupesi farklı tasarımıyla farklı müşteri kitlelerine hitap ediyor.

SÜRÜŞ İZLENİMİ

12 Renault Captur
Küçük crossover sınıfının önemli isimlerinden biri olan Captur, yeni neslinde her yönden daha olgun ve iddialı bir hale gelmiş.

SÜRÜŞ İZLENİMİ

16 Ford Ranger Raptor
Pikap sınıfındaki rekabette en özgün model olmaya aday görünen yeni Ford, süspansiyon sistemi ve tasarımıyla farkl yaratıyor.

HABERLER

08 Aston Martin DBX
İngiliz spor otomobil üreticisinin SUV modeli tasarımı ve V8 motoruyla Aston Martin logosunun hakkını veriyor.

YENİLİK

14 Skoda Octavia
Çekyalı markanın lokomotif modeli, dördüncü nesille birlikte yepyeni bir döneme adım atıyor.

TEST

18 Honda Civic
Makyajla birlikte eklenen manuel şanzıman sayesinde 1,5 lt'lik benzinli motor damakta sportif tatlar bırakıyor.

TEST

26 BMW 320i

Orta sınıfın sportiflik sembolü olan 3 Serisi, yeni neslinde bu özelliğine çok yüksek bir konforu da eklemiş.

TEST

32 VW Passat

240 HP güç, 4 tekerlekten çekiş ve eksiksiz bir donanım. Bu Passat sadece sınıfı için değil, bir üst sınıf için de tehdit oluşturuyor.

KARŞILAŞTIRMA

52 Kış Lastikleri

225/55 R17 V ölçüsündeki 13 kış lastiğini her yönden test ederek en iyisini bulduk. Acaba kazanan kim?

AYIN OTOMOBİLLERİ

21 Alfa Romeo Giulia&Stelvio
21 Aston Martin DBX
21 Audi e-tron Sportback
21 Audi RS Q8
42 Audi SQ2
26 BMW 320i
42 BMW X2 M35i
42 CUPRA Ateca
06 Ferrari Roma
22 Ford Mustang Mach-E
16 Ford Ranger Raptor
18 Honda Civic Sedan
23 Hyundai Vision T
24 Karma SC2
24 Kia Seltos
23 Lexus LC 500
10 Mercedes Maybach GLS 600
24 Mini JCW GP
88 Nissan Micra
36 Peugeot 2008
36 Peugeot 3008
36 Peugeot 5008
12 Renault Captur
14 Skoda Octavia
56 Suzuki Jimny
34 Tesla Cybertruck
25 Toyota RAV4
25 VW ID. Space Vizzion
32 VW Passat

İNCELEME

36 Peugeot SUV Ailesi

Peugeot'nun Türkiye'de0 satışta olan üç SUV'unu bir araya getirerek yakından inceledik.

TEST

56 Suzuki Jimny

SUV'ların arasında gerçek bir arazi aracı isteyenlerin favorisi, boyutları ve tarzıyla da fark yaratıyor.

SÜRÜŞ İZLENİMİ

88 Nissan Micra

Küçük sınıfın önemli ismi Micra yeni neslinde hiç olmadığı kadar sportif ve dinamik.

KARŞILAŞTIRMA

42 Sportif SUV'lar

Kompakt sınıfın en sportifleri arasındaki üç crossover karşı karşıya geldi. Acaba kim hangi yönüyle öne çıkıyor.

YIL DÖNÜMÜ

28 yaşında otohaber

67 otohaber

1991'de yayın hayatına başlayan dergimizin 28 yıllık yolculuğunda her yıla göz attık.

YIL DÖNÜMÜ

94 Maybach

Mercedes çatısı altında yer alan lüks sembolü Alman markanın 110 yıllık hikayesi.

HER AY

03 Editör

66 Ufuk Sandık

64 Okur Mektubu

YENİ BİR FERR

Adını aldığı İtalya'nın başkentinde tanıtılan Ferrari Roma, 4 kişilik kabini ve marka için farklı tasarımıyla üreticisine yeni müşteri kitleleri kazandırmaya aday.

Alışılmış Ferrari çizgilerinin dışında bir tasarıma sahip olan Ferrari Roma'nın kare delikli ızgarası, çamurluk tasarımı ve stopları da markanın farklı tarzını sergiliyor. Egzoz çıkışı ve difüzörüyle de iddialı bir görünüme sahip olan bu modelle birlikte 2 veya 4 kişilik kabin seçeneği sunuluyor. Portofino ile F8 Tributo arasında yer alması planlanan Roma modelinde bulunan 3,9 litre hacmindeki 620 HP'lik çift turbo beslemeli V8 motor, 760 Nm tork üretiyor. 8 ileri vitesli çift kavramalı şanzımana sahip Ferrari Roma, ön aksın arkasında konumlandırılan V8 motoruyla 320 km/s'nin üstünde bir maksimum hıza çıkarken 0-100 km/s hızlanmasını 3,4 saniyede, 0-200 km/s'yi ise 9,3 saniye tamamlıyor. Boş ağırlığı 1472 kg olan aracın uzunluğu 4,65 metre ve dingil mesafesi ise 2,67 metre. Ferrari Roma, Porsche 911'den 13,7 cm daha uzun. Otomobili 4 kişilik olarak tercih ederseniz bagaj hacmi 272 litre olurken 2 kişilik bir Roma satın alırsanız hacim 345 litreye yükseliyor. Aracın iç mekanında 16 inçlik gösterge tablosu ve 8,4 inçlik multimedya ekranı yer alıyor. Ayrıca ön yolcunun önünde de ek bir bilgi ekranı bulunuyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar

ARI

Ferrari'nin tarihiyle özdeşleşen yuvarlak stop lambalar bu araçta yok. Roma'nın arka bölümü de tasarım olarak İngiliz otomobillerini andırıyor.

Ferrari Roma'da 8 ileri çift kavramalı şanzımanla birlikte görev görev yapan V8 motor, Ferrari Portofino'da da yer alıyor.

Araçla ilgili çok sayıda özellik, direksiyondan da kontrol ediliyor ve arayüzleri de gösterge tablosundan takip ediliyor. Ayrıca yolcu için de küçük bir ekran yer alıyor.

NİHAYET TANITILDI

Tasarım çalışmaları 2015'te başlayan ve geçen yıl Galler'de testleri yapılan Aston Martin DBX, nihayet Çin'in başkenti Pekin'de tanıtıldı. Aston Martin'in tasarım dilini taşıyan bu SUV'un büyük ızgarası, LED aydınlatma grubu, direksiz kapıları öne çıkıyor. Arka bölümde stop lambaları arasında ve bagaj kapağının üstünde bulunan spoylerler de aracın dinamik görüntüsünü zenginleştiriyor. DBX'te görev yapan AMG imzalı çift turbolu V8 motor 550 HP güç ve 700 Nm tork üretiyor. Maksimum hızı 291 km/s olan bu aracın 0-100 km/s hızlanması ise sadece 4,5 saniye. 9 ileri otomatik şanzımana ve 4x4 aktarmaya sahip olan DBX'in ağırlığı ise 2245 kg. Deri ve Alcantara arasında farklı döşeme seçenekleri sunan DBX'in ön kısmında 10,25 inçlik multimedya ekranı yer alırken arka tarafta ise 12,3lük ekran var. Elektrik kontrollü adaptif amortisörlere sahip DBX 5 kişilik ve 623 litre bagaj hacmi var. Bu araç ilk etapta Birleşik Arap Emirlikleri'nde satışa sunuldu.

AVEK OTOMOTİV BİGA FUARI'NDA

Güney Marmara'nın en büyük tanıtım etkinliği haline gelen Biga Gıda, Tarım, Hayvancılık ve Teknolojileri Fuarının 13'üncüsü, 04-06 Ekim Tarihleri arasında gerçekleştirildi. Yurtiçi ve yurt dışından birçok basın mensubu ve davetlinin katıldığı, 20 bin metrekarelik kapalı alanda, 134 yerli ve yabancı firmanın bin ayrı peronda stant açtığı dev fuara 100 binden fazla ziyaretçi katıldı. Avek Otomotiv 'in standında VW Binek ve VW Ticari Araç modelleri yer aldı. Avek Otomotiv, VW Passat, a T-Roc ve Golf'ü sergiledi.

VW ticari araç gurunda ise Caddy, Amarok ve Crafter Pick Up yer aldı.

Seni düşünür o
bankkart

Bankkart Seni düşünür o

ELEKTRİKLİ ARAÇLAR KONUŞULDU

Bu yıl dördüncüsü düzenlenen "Uluslararası Otomotiv Mühendisliği Konferansı IAEC", her biri alanında uzman mühendislerin katılımlarıyla gerçekleşti. Otomotiv endüstrisindeki elektrikli araçların dönüşümünün tüm yönleriyle ele alındığı etkinliğin ana teması "Elektrikli Araç Teknolojileri ve Geleceği" oldu. OSD, OİB, OTEP ile TAYSAD tarafından organize edilen ve SAE International'ın da desteklediği konferansın ana konuşmacısı ise dünyanın en büyük lityum batarya üreticisi CATL şirketinin kıdemli yöneticisi Robert Lai'ydi. Konferansta elektrikli araçların yakın geleceğiyle ilgili dikkat çekici bir sunum yapan Robert Lai, son 10 yılda batarya menzillerinin 4 katına çıktığını ve batarya maliyetlerinin yüzde 80 düştüğünü vurguladı. Konuşmasında 5G teknolojisine dikkat çeken Robert Lai, "Kısa bir süre içerisinde 5G teknolojisiyle otomobiller daha iyi bir iletişim aracına dönüşecek. Artık sadece tek başına bir araç değil, aynı zamanda akıllı bir mobil cihaz haline gelecekler" diye konuştu. Robert Lai ayrıca, 2030 yılında elektrikli araçlarla konvansiyonel araçlar arasındaki satın alma tercihlerinin de yarı yarıya dengeleneceğini söyledi.

RS SERVİS BOSCH'U SEÇTİ

Türkiye'nin hasar onarım servisleri konusunda lider şirketi olan ve bu yıl 10'uncu yılını kutlayan RS Servis, mekanik bakım ve onarım hizmetleri için Bosch Car Service'i tercih etti. Mini onarım, hasar onarımı, mobil parça onarımı ve oto bakım-car care hizmetleri veren RS Servis, periyodik bakım, mekanik onarım, elektrik onarım, elektronik arıza tespiti ve lastik hizmetleri için Bosch Car Service'i seçerek ilk pilot uygulama noktası olan İzmir Gaziemir'deki entegre tesisini hizmete açtı. Toplam 8.600 metrekare alanda kurulan bu serviste bir otomobilin ihtiyaç duyduğu tüm hizmetleri tek çatı altında topluyor. "İzmir'in en büyük özel servisi" unvanını taşıyan ve gün içinde 50 araca aynı anda hizmet verebilen entegre tesis, 60 kişiye istihdam sağlıyor.

MAKYAJLI C-HR BAYİLERDE

Makyajla birlikte yeni bir görünüme sahip olan C-HR'da buzul metalik gri, egzotik kırmızı ile turuncu gövde rengi seçenekleri eklendi. C-HR'ın iç mekanında önemli yenilikler var. C-HR'da 1,8 litrelik hibrit ve 1,2 litrelik turbo motorlar görev yapmaya devam ediyor. Türkiye'de üretilen C-HR'da Flame, Passion ve Passion X-Pack donanım seçenekleri var. Bu aracın fiyatı hibrit versiyonunda 186.950 TL'den, benzinli ise hurda teşviki ile birlikte 153.350 TL'den başlıyor.

YENİ BİR SAYFA AÇACAK

Düzenlediği açık artırmalarla galerilere araç tedariki yapan Borusan Araç İhale şimdi bireysel müşteri araçlarını da ihalelere kabul etmeye başladı. Canlı İhale organizasyonlarına 7/24 faaliyette olan online satış kanallarını da ekleyen Borusan Araç İhale, bireysel müşterilerin araçlarının satışını kolaylaştırıyor.

Kredi kartı ve banka kartı tek kartta!

LÜKSTE SON NOKTA

Konfor, performans ve teknolojisiyle SUV sınıfında yeni bir yol çizen Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic, Çin'de Guangzhou Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı.

Mercedes-Maybach, 2014'ten itibaren Mercedes-Benz'in bir alt markası olarak kuruldu ve bugüne kadar 45.000'den fazla araç teslim edildi. Tanıtılan yeni Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic, krom ızgarası, havalandırma girişleri ve yan cam çerçeveleriyle GLS'den ayrılıyor. Arka bölümde de özellikle bagaj kapağında da krom parçalara sahip olan bu araçtaki 22 veya 23 inçlik jantlarla D sütunundaki Maybach logosu dikkat çekiyor. Bu aracın GLS'de olduğu gibi 3135 metre olan dingil mesafesi değişmedi. Uzunluğu sadece 137 mm artan Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic'te üçüncü sıra koltuklar olmadığı için arka bölümdeki yolcular için devasa bir alan var. İç mekanda Napa deri kaplı döşemeler ve ahşap kaplama seçenekleri yer alıyor. Önde 12,3 inçlik gösterge paneli ve 12,3 inçlik multimedya ekranı sunan bu araçta ısıtmalı, soğutmalı ve masaj yapan koltuklar var. Arka koltukların oturma pozisyonu, ön koltuklardan biraz daha yüksekte yer alırken LED ambiyans ışıkları, yüksek kaliteli ses sistemi ve ön koltuk kafalıklarının arkasında bulunan 7,5 inçlik multimedya ekranları konforunu arttırıyor. Arka koltuklar arasında bulunan deri kaplı konsolda bir tablet, kilitli eşya gözü, buzdolabı ve araç içi kontrol düğmeleri yer alıyor. Bu araçta görev yapan 4,0 silindirli V8 motor 558 HP güç ve 729 Nm tork üretiyor. EQ Boost isimli 48V kısmı hibrit (mild hybrid) sistemi de 22 HP ek güç sağlıyor. Maksimum hızı 250 km/s olan bu aracın 0-100 km/s hızlanması ise 4,9 saniye ve ortalama yakıt tüketimi ise 11,7-12,0 lt/100 km. Ancak bu aracın Amerika pazarındaki maksimum hızının 210 km/s'de sınırlandırılacağı belirtiliyor. E-Active Body Control süspansiyon sistemine sahip Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic'in 2020 yılının ortalarında satışa sunulacağı belirtiliyor.

GEÇMİŞİN ANISINA

McLaren, 1960'larda geliştirdiği M1A modelini örnek alarak McLaren Elva'yı tasarladı. Karbon fiber karosere sahip bu aracın büyük hava girişleri, ince burun tasarımı ve şişkin çamurluklarıyla geçmişin çizgilerini taşıyor. Ortadan motorlu olan Elva'da görev yapan çift turbolu 4,0 litre hacmindeki V8 motor 815 HP güç ve 800 Nm tork üretiyor. 7 ileri çift kavramalı şanzımana sahip araç 0-200 km/s hızlanmasını 6,7 saniyede gerçekleştiriyor. Sadece 399 adet üretilecek olan ve İngiltere'de 1.4250.000 Sterlin fiyat etiketi olan bu aracın, 2020'nin sonlarına doğru yollara çıkacağı belirtiliyor.

Yeni GLC. Gücünü karakterinden alır.

Sağlam karakter, şartlara uyum sağlama yeteneği ve konfor alanını terk etme cesareti.
Sizi ve onu güçlü kılan ortak özelliklerden yalnızca bazıları.

Mercedes-Benz SUV ailesinin yıldızları Yeni GLC ve GLC Coupé'yi keşfedin.

Yakıt Tüketimi: Şehir dışı/Karma/Şehir içi (lt/100 km): 7,1-7,0/5,3-5,0/5,9-5,7
CO_2 Emisyonu (g/km): 157-151

DAHA GÜÇLÜ

Küçük sınıftaki SUV ve crossover modeller arasında artan rekabete yeni Renault Captur modern teknolojileriyle daha güçlü bir şekilde karşılık veriyor.

Renault'nun ikinci neslini yollara çıkarttığı Captur, yeni marka yüzünü taşıyan modern bir görünüme sahip. Renk kişiselleştirme seçenekleriyle cıvıl cıvıl görünen Captur'un B Suv-Crossover sınıfındaki yoğun rekabette iddialı olduğu başka noktalar da var.

Yeni Clio'da kullanılan CMF-B platformu Captur'da da görev yapıyor. Otomobilin uzunluğu selefine göre 11 mm, dingil mesafesi de 2 mm artmış. Artık daha güçlü görünmesinde 18 inçlik jantların da faydası olmuş. Kapasitelere baktığımızda bagaj hacmi 536 litreye ulaşmış. Arka koltukların 16 cm hareket ettirilebilen kızaklı sistemi yükleme ile yaşam alanında esneklik sağlıyor.

İç mekanda da fark edilir yenilikler var. Öncelikle 7 ve 10,2 inç seçenekleri sunan dijital gösterge grubu ve 9,3 inçlik, dikey konumlandırılan multimedya ekranı göze çarpıyor. Vites konsolunda da yapılan değişiklikle sürücüye erişimi kolaylaştırılmış. Otomatik şanzımanda sıra dışı bir vites konsolu kullanılmış. Vites kolunun altı boş ve havada asılı gibi görünen bir tasarıma yer verilmiş. İç mekanda yumuşak malzeme kullanımı ve işçilik kalitesi Captur'un kalite algısını arttırmış.

Otomobilin tasarımı kadar teknolojisinde de yenilikler göze çarpıyor. Captur, sürüş, park ve güvenlik olmak üzere üç kategoride ADAS (Sürüşe Yardımcı Destek Sistemleri) teknolojileri sunuyor. Adaptif hız kontrolü, aktif acil fren desteği, kör nokta uyarısı, şeritten ayrılma uyarısı ve şeritte kalma yardımcısı gibi sistemlerden bahsediyoruz. Renault Easy Drive sistemi içerisindeki bu özellikler, Renault multimedya sistemi R-Link 2 üzerinden dokunmatik olarak kontrol edilebiliyor. Arka Çapraz Trafik Uyarısı, 360 derece görüş sağlayan kamera sistemi, bisikletli ve yaya algılama özellikli aktif acil fren destek sistemi gibi donanımlar Renault ürün gamında ilk kez sunuluyor. Bu sayede daha fazla güven veren bir Captur ortaya çıkmış.

Yeni Captur'un motor yelpazesinde dört benzinli ve üç dizel motor/şanzıman alternatifleri bulunuyor. Benzinli motorlarda, 1.0 TCe 100 HP, 1.3 TCe 130 HP GPF (benzin partikül filtresi), 1.3 TCe 130 HP EDC GPF, 1.3 TCe 155 HP EDC GPF sunuluyor. Dizeller arasında, 1.5 Blue dCi 95 HP, 1.5 Blue dCi 115 HP ve 1.5 Blue dCi 115 HP EDC alternatifleri sunuluyor. 2020 yılından itibaren de motor seçenekleri arasına E-Tech Plug-in hibrit motor da eklenecek. Renault Grubu'nda ilk kez sunulacak olan bu motor ile Captur, küçük SUV sınıfında farklı bir kulvarda mücadele edecek.

Direksiyonu başına geçtiğimiz otomobilin model ismi TCe 155 EDC. Her ne kadar model ismi 155 olsa da motor 154 HP gücünde. Captur'un en güçlü versiyonu

Captur'un dijital gösterge grubu 10,2 inç ve multimedya ekranı da 9,3 inç boyunda.

Otomatik şanzımanla birlikte vites konsolunun havada asılı durduğu bir tasarım sunuyor.

TEKNİK VERİLER

Renault Clio TCe 155 EDC

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1333 cc
Maksimum güç	113 kW/154 HP 5500 d/d
Maksimum tork	270 Nm 1800 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,6 sn
Maksimum hız	202 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	- lt/100 km
CO_2 emisyonu	- g/km
Ağırlık	1266 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4227 mm/ 1797 mm/ 1576 mm
Dingil mesafesi	2639 mm
Depo kapasitesi	48 lt
Bagaj hacmi	536/1275 lt

Far ve stoplarda C formu göze çarparken, LED kullanıldığı görülüyor.

SONUÇ

Türkiye geliş tarihi 2020 yılının ilk yarısı olarak planlanılan Captur, selefine göre, tasarım, ergonomi ve teknolojisinde gösterdiği ilerlemelerle sınıfının akla gelen ilk modellerinden olacaktır. Kişiselleştirme seçenekleri ve modüler yapısıyla da daha genç ve yeni bir kitleyi de kazanabilir.

★★★★☆

sadece 7 ileri vitesli otomatik şanzımanla geliyor. Alt devirlerden itibaren canlı bir sürüş karakteri sunan TCe 155 motorun EDC ile konfor konusunda uyumlu olduğunu gördük. Direksiyon ve süspansiyon ayarlarında da konfor odaklı bir yapı oluşturulan Captur'un özellikle şehir kullanımındaki pratikliği de sınıfının ihtiyaçlarına cevap veriyor. Sonuç olarak Captur'un modern tasarımı ergonomi ve fonksiyonel yönler ön planda tutularak sunuluyor. Geniş cam yüzeyler ve aydınlık kabinle, cömert yükleme alanı da Captur'un avantajlı yönlerinden. Modern motor seçenekleriyle güvenlik donanımları da Captur'un iddiasını güçlendiriyor.

Yazı: Koray Kodal Atina/Yunanistan

HEDEF YÜKSELDİ

Skoda Octavia'nın yeni neslinde, tasarım, teknoloji, güvenlik, ergonomi ve fonksiyonellik konularında oldukça önemli ilerlemeler kaydedildi. Bu yenilikleri yerinde görmek üzere Çek Cumhuriyeti'ne gittik.

Dördüncü nesil Octavia ile tanışmak için Prag'a gittik. Büyük bir organizasyonla, Çek Cumhuriyeti Filarmoni Orkestrası eşliğinde sahneye çıkan Octavia, selefinden oldukça farklı bir görünüme sahip. Öncelikle markanın yeni yüzünü temsil eden büyük ön ızgara dikkatimizi çekti. Selefinde çift parça olan farlar, yeni nesilde tek parça. LED aydınlatmalı farların içerisinde selefine gönderme yapan çizgiler de kullanılmış. Çift parça LED gündüz farları da dikkat çekiyor. Ön tampon tasarımı da yeni marka yüzünün bir parçası. Otomobilin genişliği 16 mm arttırılmış. Podyumda, Octavia önümüzden geçerken detaylarını da yavaş yavaş fark ediyoruz. 2686 mm'lik dingil mesafesi korunurken selefine göre 19 mm uzatılan otomobilin profilinde daha farklı bir siluet oluşmuş.

Selefine göre C sütunu tasarımı daha eğimli, yan camlar daha dar ve omuz çizgisi daha yüksek görünüyor. Selefinde olduğu gibi farlardan stoplara uzanan çizgi korunurken daha keskin bir hale bürünmüş. Kapılarda marşpiyeye yakın çizgi de daha çıkıntılı görünüyor. Octavia, standart şasi yüksekliğine ek olarak 15 mm daha alçak ya da 15 mm daha yüksek şasi seçenekleri de sunuyor.

Arkada da büyük bir değişim var. Stoplar artık daha geniş ve iki parçalı olarak tasarlanmış. LED aydınlatma ile ince ve şık bir tasarım elde edilmiş. Bagaj kapağı biraz daha uzatılarak spoyler görünümü elde edilmiş. Bagaj kapağı üstünde artık marka logosu yerine marka ismi yer alıyor.

Otomobilin podyumdaki geçişi bittikten sonra ana salondaki sergi alanına, aracın içerisini incelemeye gittik. Türkiye'de sedan, Avrupa basın bülteninde hatchback olarak tanımlanan Octavia'nın yıllardır süren karoser tipi tartışmasında biz de profiliyle sedana benzerliği sebebiyle sedan olarak ifade etmeye devam edeceğiz. Superb'te olduğu gibi Octavia'nın selefinden gelen arka cam ile birlikte açılan bagaj kapağı tasarımı devam ettirilmiş. Ardındaki hacim ise 600 litre. Yenilik sadece "sedan" karoseri kapsamıyor. Combi olarak adlandırılan station karoser de Octavia'nın dördüncü neslinde sunuluyor.

Otomobilin sürücü kapısı içerisinde bir şemsiye yuvası ve içerisinde bir şemsiye bulunuyor. Fonksiyonelliği arttıran bu detay kadar kapı içindeki açma kolunun havada asılı duran şık tasarımının aynı zamanda kullanışlı olduğu da görülüyor. İki kollu direksiyon simidi ise dikkatimizi çeken bir sonraki detaydı. Bu tasarım biraz göz alışkanlığı isteyen bir seçim olmuş.

MOTORLAR

Benzinli motor seçeneklerini; 1.0 TSI 110 HP manuel, 1.5 TSI 150 HP manuel, 2.0 TSI 190 HP DSG oluşturuyor. Sadece 2,0 litre hacimle üretilen dizel motorlar; 116 HP, 150 HP ve 4x4 aktarmayla da 200 HP seçenklerine sahip. 1.5 TSI 130 HP CNG, 1.0 TSI EVO e-TEC Mild Hybrid, 1.5 TSI EVO e-TEC Mild Hybrid ve 1.4 TSI DSG Plug-in hybrid seçenekleri Octavia'nın motor ailesini oluşturuyor.

Bagaj kapağı hala arka camla birlikte açılıyor.

İki kollu direksiyon ve minik vites kolu Skoda için ilk denemeler.

PLUG-IN HYBRID

Octavia'da plug-in hibrit seçeneği de sunuluyor. 1.4 TSI 156 HP turbo benzinli motor, 75 kW elektrikli motorla birlikte 204 HP güç üretiyor. Önden çekişli otomobilde 6 ileri vitesli DSG bulunuyor.

Dijital gösterge grubu yeni nesil otomobillerde artık neredeyse olmazsa olmaz bir öğe gibi Octavia'da da 10 inçlik bir versiyonla görülüyor. Konsol tasarımı selefine göre çok daha modern ve şık tasarlanmış. 10 inçlik dokunmatik multimedya ekranı, konsolun bir parçası gibi değil de oraya yerleştirilmiş bir eşya gibi görünse de konumu ve büyüklüğü başarılı. Havalandırma ızgaraları artık ekran altında yer alıyor. Burada genel tasarımla uyumlu bir seçim yapılmış. Izgaraların hemen üstünde fiziksel kontrol düğmeleriyle de ergonomik bir kullanım sunuluyor. Kapı içlerinin de modern tasarımı genel olarak uyumlu görünmesini sağlıyor. Vites konsolunda da modern çizgiler görülüyor. Özellikle otomatik şanzımanın "drive-by-wire" vites kolu minimalist ve sıra dışı çizgilere sahip.

Genel olarak değerlendirdiğimizde Octavia'nın tasarımıyla modern ve şık göründüğünü, selefine göre kalite algısı çok daha yüksek, hatta Skoda Superb müşterisini bile kendine çekebilecek seviyede olduğunu söyleyebiliriz. Octavia, 2020 yılının son çeyreğinden itibaren Türkiye'de satılmaya başlanacak.

Yazı: Koray Kodal / Prag - Çek Cumhuriyeti

OCTAVIA COMBI

Octavia'nın station versiyonu olan Combi, selefine göre 22 mm daha uzun. Bagaj hacmi 30 litre artarak 640 litreye ulaşmış. Octavia'da 0,24 Cd, Combi'de 0,26 Cd olarak açıklanan sürtünme katsayısıyla segmentinde dünyanın en aerodinamik otomobili olduğu belirtiliyor.

DOĞUŞTAN YARIŞÇI RAPTOR

Ford Ranger Raptor, off-road performansıyla çıtayı yeni bir zirveye taşıma iddiasıyla geldi. Raptor'da, 2.0 EcoBlue çift turbo motor ve Fox Racing süspansiyonu ile doğuştan off-road yarışçısı olarak hem yolda hem arazide iddialı bir sürüş deneyimi sunuyor.

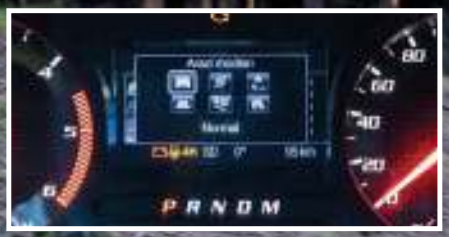
İlk kez karşımıza çıkan Ford Ranger Raptor, Ford'un efsane kamyoneti F-150 Raptor temel alınarak Kuzey Amerika dışındaki pazarlara uyarlanan bir model. Raptor ismi Ford F-150'den sonra Ford Ranger tarafında da safkan off-road pikap modeli olarak kullanılıyor. Adını hem yırtıcı kuşlardan hem de "Velociraptor"dan alan Raptor ilk olarak 2010 model yılı için tanıtılmış olan F-150'de kullanılarak ikinci nesliyle satılmaya devam eden bir model. Ranger Raptor ise Wildtrak donanım paketinin üzerine arazi kabiliyetini artırmak için, süspansiyon ve şasi yükseltmeleri, arazi çekiş kontrol modlarıyla ilk kez yeni bir model olarak karşımıza çıkıyor.

Ford'un dış görünüşü ile merak uyandıran yeni off-road yarışçısı Ranger Raptor'u Bolu Aladağ'da yenilenen Ranger Wildtrak ile beraber direksiyonuna geçip kullandık. Ranger Raptor daha ilk anda dış görünümü ile özenle hazırlanmış arazi dışı bir yarış aracının cadde için yasal bir karşılığı olarak bizi karşılıyor. Arazi tipi lastikleri ve yükseltilmiş Fox Racing süspansiyon sistemi genişlemiş çamurluklarla birlikte genişletilmiş bir iz açıklığı ile arazi kullanımı için hazır hale getirilmiş. Raptor görsel olarak ızgara amblemiyle de ayırt ediliyor. Ford'un klasik mavi oval logosu yerine Ranger Raptor'un ızgarasında büyük harflerle «Ford» yazıyor. Ranger Raptor'a yandan baktığımızda ise arazi kabiliyetini artırmak için süspansiyon ve şasi yükseltmeleri kendini daha iyi ifade ediyor. Görsel olarak kasanın yanlarında büyük Raptor çıkartmaları tasarım öğelerini olarak yer alıyor.

Aracın motoruna baktığımızda Ranger Raptor'da Ranger Wildtrak modelinde de kullanılmaya başlanan 2.0 litre EcoBlue çift turbo dizel motor görev yapıyor. Bi-turbo versiyon da her iki turbo besleme alt devirlerde yüksek tork üretimi için seri çalışıyor. Üst devirlerde küçük turbo devreden çıkarken büyük turbo yüksek güç üretimi için çalışmaya devam ediyor. Bu motor 213 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor ve üretmiş olduğu gücü F-150 Raptor modelinde de kullanılan 10 ileri vitesli otomatik şanzımanla tekerleklere iletirken farklı zemin koşullarında mümkün olan en iyi performansı sunmak için; Baja, Spor, Çim, Çakıl, Kar, Çamur, Kum, Kaya ve Normal olmak üzere farklı sürüş modları ile Arazi Yönetim Sistemi devreye giriyor.

Yeni Ranger Raptor, ayrıca 850 mm ile sınıfının en iyi su geçiş derinliğini sunuyor. Gerçek bir yük taşıyıcısı olan yeni Ranger Raptor, çeki demirine bağlı olarak 2.500 kg'ye kadar römork

2,0 litre EcoBlue çift turbo dizel motor 213 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor. Raptor'da 10 ileri otomatik vites kesintisiz bir sürüş sağlıyor. Vitesler direksiyonda ki kulakçıklarla manuel değiştirilebiliyor.



Raptor'da sürüş modlarını direksiyondan değiştirip ekrandan takip edebiliyorsunuz.

Yarış stili sürücü ve yolcu koltukları oldukça konforlu.

Konsolda multimedya ekranı direksiyon üzerinden de kontrol ediliyor. Vites kolunun yanında bulunan çekiş kontrol düğmesi Wildtrak'teki gibi küçük.

Raptor'da bulunan Fox Racing süspansiyon sistemi yüksek performans sunuyor. 850 mm ile sınıfının en iyi sudan geçme yüksekliğini sunarken, yaklaşma açısı 32,5 derece.

çekme kapasitesi sunarken 1560 mm ile 1575 mm ebatlarında kargo alanı bisikletten motosiklete ve jet skiye kadar birçok outdoor ekipmanını taşıyabiliyor. Bagaj kapağı özel mekanizmasıyla yüzde 70 daha az güç gereksinimi ile kolayca açma ve kapama imkanı sunuyor.

Ranger Raptor'un kabinine baktığımızda ise yarış tipi sürücü ve yolcu koltuğu, özel olarak tasarlanmış gösterge paneli ve direksiyonun arkasına yerleştirilmiş büyük vites kulakçıkları dikkat çekiyor. Yeni Ranger Raptor'da multimedya olarak 8 inçlik renkli dokunmatik ekran ve DAB ses sistemine sahip tam entegre bir uydu navigasyon sistemiyle sunuluyor. Sistem, tahmini varış saati ve yolculuk bilgisini doğru olarak bildirmek üzere sürüş hızına ve geçerli trafik koşullarına tepki veriyor.

Ford Ranger Raptor'un performansına ve sürüşüne baktığımızda motoru çalıştırdığımızda macera duygularınızı kabartan bir motor sesi karşılıyor. Fox Racing süspansiyon sistemi ve arazi lastikleri bozuk zeminler çukurlar ve tümseklerde görevini eksiksiz yerine getiriyor ve arazide konforlu asfalt performansı sunuyor. Kesintisiz ve hızlı çalışan 10 vitesli otomatik şanzıman gücün verimli kullanılmasını sağlıyor.

Yazı ve Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER
Ford Ranger Raptor

Motor tipi ve konumu	Sıralı, çift turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1996 cc
Maksimum güç	156 kW/213 HP 3750 d/d
Maksimum tork	500 Nm 1750-2000 d/d
0-100 km/s hızlanma	- sn
Maksimum hız	- km/s
Şanzıman	10 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	8,9 lt/100 km
CO_2 emisyonu	212 g/km
Ağırlık	2524 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	5363 mm / 2028 mm / 1873 mm
Dingil mesafesi	3220 mm
Depo kapasitesi	80 lt
Taşıma kapasitesi	748 kg

SONUÇ

Ford Ranger, Raptor versiyonuyla birlikte sınıfında kendisine ayrıcalıklı bir yer belirlemiş. Tasarım ve sürüş özellikleri özel bir pikapta olduğumu hatırlatırken bunun karşılığında istenen 400.000 TL'ye yakın yüksek bedel Ranger Raptor'u meraklısına özel araçlar kategorisine sokuyor.

★★★★☆

MANUEL KEYFİ

Makyaj sonrasında multimedya ekranına fiziksel düğmeler geldi.

1,5 litre 182 HP'lik turbo benzinli motorun 6 ileri vitesli manuel şanzımanla uyumu çok iyi.

Honda Civic makyaj sonrasında fiyat listesine eklediği manuel şanzımanlı turbo benzinli motor ile bizi özlediğimiz anılara götürdü.

Otomatik şanzımanların manuel vites geçişlerinin de hızlarıyla ne kadar keyifli olabildiğine yoğunlaşmışken gerçek manuel şanzımanları unuttuk. Makyajla birlikte sunulmaya başlanan Civic Sedan 1.5 182 HP turbo benzinli motor ve 6 ileri vitesli manuel şanzımanla buluşmamız bu yüzden eski bir dostu görmüş gibi memnun etti.

Civic Sedan'ın "yeni" motor-şanzıman ikilisiyle karşılaştığımızda, dışarıda makyajın küçük dokunuşları kadar jantlar dikkatimizi çekti. 16 inçlik jantlar tasarım ve renk olarak güzeller ama boyut olarak bu karoserde küçük kalmışlar. Üstelik işin kötü yanı manuel şanzımanlı 1,5 litrelik motor sadece Elegance donanımıyla satıldığı için jantlar da standart olarak 16 inçle sınırlı.

Makyajla birlikte standart olarak LED far sunulan otomobilde, Elegance donanımıyla sis farları da LED aydınlatmayla geliyor. Gövde rengi kapı kolları ve krom ön panjur da yine bu donanımın bir parçası. Otomobilin içerisinde makyajın en işlevsel farkını görüyoruz. Multimedya sisteminde artık fiziksel kontrol düğmeleri var. Bu da kullanımı kolaylaştırıyor.

Makyajın bizi heyecanlandıran etkisi ise 182 HP'lik motorla sunulan 6 ileri vitesli manuel şanzıman. Vites yolları belirgin ve kısa ayarlanmış. Yumuşak debriyaj sayesinde sol bacağınız yorulmazken vites geçişleri de pürüzsüz gerçekleşiyor. Otomobilin, fabrika verilerine göre 8,0 saniyelik 0-100 km/s hızlanması CVT şanzımanlı seçeneğe göre 0,2 saniye daha iyi görünüyor. Test ölçümlerinde de 7,8 saniyelik veri kayda geçerek Civic Sedan 1.5 manuelin vaat ettiğini kolaylıkla gerçeğe dönüştürebildiğini gördük. CVT şanzıman göre 36 kg daha hafif olan Civic Sedan 1.5 manuelin maksimum hızı da 10 km/s daha fazla olarak açıklanıyor.

Turbonun etkisiyle alt devirlerden itibaren canlı olan hızlanma karakteri ve manuel şanzımanın da etkisiyle yüksek bir sürüş keyfine dönüşüyor. Yakıt tüketimine baktığımızda fabrika verilerine göre 5,5 lt/100 km olan ortalama tüketimin test verilerinde 7,4 lt/100 km olarak kayda geçtiğini görüyoruz.

Sonuç olarak, Civic Sedan 1.5 Manuel'in keyif odaklı bir otomobil olduğunu söyleyebiliriz. Makyajla birlikte satın alma kriterlerini etkileyecek büyük değişiklikler sunulmasa da manuel şanzıman ve turbo benzinli motor ikilisi şimdilik sınıfında rakipsiz bir sürüş keyfi ve performansını yine rakipsiz bir fiyatla sunuyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Standart olarak gelen 16 inçlik jantlar karosere göre küçük görünüyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1498 cc
Maksimum güç	134 kW/182 HP 6000 d/d
Maksimum tork	220 Nm 1750-5500 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,0 sn
Maksimum hız	210 km/s
Şanzıman	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,0 sn
0-80 km/s	5,5 sn
0-100 km/s	7,8 sn
0-120 km/s	10,0 sn
0-130 km/s	11,4 sn
0- 400 m	15,7 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (5. viteste)	6,8 sn
80- 120 km/s (6. viteste)	9,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/40 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,4 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	5,5 lt/100 km
CO_2	125 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4658 mm / 1799 mm / 1407 mm
Dingil mesafesi	2698 mm
Depo kapasitesi	46 lt
Ağırlık	1352 kg
Test aracı lastik ölçüsü	215/55 R16
Bagaj hacmi	519 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	155.500 TL
Test aracı fiyatı	155.500 TL
Değerlendirme	★★★★☆

HAYALLERE YOL AÇAR

- Keyif dolu yolculuklar için **SYNC 3 Bilgi ve Eğlence Sistemi**
- Tüm sevdiklerinin rahatı için **geniş iç hacim**
- Zorlu yolları aşman için **güçlü sürüş dinamikleri**

Koç

Ford

Go Further

İlanda kullanılan otomobil görseli ile pazara sunulan araçlar arasında donanımsal ve görsel açıdan farklılıklar olabilir. Detaylı bilgiye Ford yetkili satıcılarından ulaşabilirsiniz. Ford Kuga Yeni Titanium Dizel Otomatik motor tipinde CO_2 salımı 164 g/km, yakıt tüketimleri l/100 km: Şehir içi 6,4, şehir dışı 5,8, ortalama 6,2'dir. (Opsiyonel donanım, aksesuarlar, jantlar ve lastiklerden dolayı yakıt tüketimi değerleri farklılık gösterebilir.)

ELEKTRİK KOKUSU

ABD'nin Kaliforniya eyaleti dünyanın en sıkı emisyon normlarının uygulandığı bölgelerin başında geliyor. Eyaletin en büyük kenti olan Los Angeles'ta düzenlenen otomobil fuarı bu yıl da elektrikli ve hibrit modellerin sahnesi oldu.

Yazı: Eray Özgür

Fiziksel geri bildirimli dokunmatik ekranlar kullanımı kolaylaştırıyor.

AUDI:

Audi'nin geleceğinde elektriğin büyük bir önemi olacağını biliyoruz. Yüzde 100 elektrikli modellerini e-tron adıyla satışa sunan Alman markanın ikinci e-tron'u Los Angeles'ta tanıtılan e-tron Sportback oldu. Geçtiğimiz yıl tanıtılan e-tron'un coupe tarzı türevi olan crossover'da arka tasarımda eğimli bagaj kapağı dikkat çekiyor. İç mekan da tıpkı ön tasarım gibi standart Audi e-tron'dan alınmış. Diital gösterge tablosu ve orta konsoldaki iki adet dokunmatik ekran kokpitin en fazla öne çıkan bölümlerini oluşturuyor. Dünyanın ilk dijital matriks LED farlarının kullanıldığı seri üretim otomobil olma unvanını taşıyan e-tron Sportback'in gelişmiş aydınlatma sistemindeki dijital perdeler saniyede 5000 kez açılıp kapanabiliyor. Bu sayede çok daha hızlı ve keskin ışık kontrolü elde ediliyor. 2928 mm'lik aks mesafesine sahip olan e-tron Spaceback'in arka koltuklarında sunduğu diz mesafesi standart e-tron'dan 20 mm daha az. Ön tekerleklerin arasındaki 60 litrelik bölümle birlikte 615 litrelik toplam bagaj hacmi sunan otomobilin arka koltukları katlandığında sunduğu maksimum hacimse 1655 litre.

50 ve 55 olmak üzere iki motor seçeneğinin sunulduğu e-tron Spaceback'in baz versiyonu 313 HP güç ve 540 Nm tork değerlerin sahip. 6,8 saniyelik 0-100 km/s hızlanması ve 190 km/s maksimum hız sunan bu versiyonun 71 kWh kapasiteli bataryası 347 kilometrelik teorik menzil vadediyor. Modelin 55 versiyonu ise standart sürüş modunda 360 HP güç ve 561 Nm tork, 6,6 saniyelik 0-100 km/s süresi ve 200 km/s maksimum hız değerleri sunuyor. S modu seçildiğinde 8 saniyeliğinde güç 408 HP ve tork da 664 Nm'ye çıkıyor. Bununla birlikte 0-100 km/s süresi de 5,7 saniyeye çekiliyor. Bu versiyonun teorik menzili 466 km. DC hızlı şarj ünitesinde bataryanın yüzde 80 seviyesine şarj edilmesi 30 dakikadan az sürüyor. Audi'nin amiral gemisi A8'in prizden şarj edilebilir (plug-in) hibrit versiyonu 60 TFSIe de bir başka fuar yeniliği oldu. 449 HP sistem gücüne sahip olan büyük sedan 46 km elektrikli sürüş menziline sahip.

Elektrikli ve hibritlerin sessizliğini sıkıcı bulanların ilacı da yine Audi'de. Q8'in en güçlüsü olan RS Q8, 600 HP gücündeki 4,0 lt'lik çift turbo V8 motora sahip ve 0-100 km/s hızlanmasını 3,8 saniyede tamamlıyor. Dinamik paketi opsiyonu tercih edildğinde 305 km/s maksimum hıza ulaşan otomobilin yürüyen aksamı ve tasarımı da RS versiyonuna özel değişiklikler barındırıyor.

RS Q8, kendi sınıfında Nürburgring'in en hızlı tur zamanına imza atan modeli oldu.

ALFA ROMEO

Alfa Romeo'nun orta sınıftaki dinamik ikilisi Giulia ve Stelvio 2020 yılı için tazelenirken en önemli değişim yenilenen kokpit ve gelişmiş elektronik sürüş yardımcılarında görülüyor.

Belki de manuel şanzımanın sunulduğu son M modeliyle karşı karşıyayız.

BMW

Kompakt sedan sınıfında Audi ve Mercedes'in bir süredir elde ettiği başarıları uzaktan seyreden BMW, 2 Serisi Gran Coupe ile bu sınıfa geç ancak aynı zamanda da güçlü bir giriş yapmaya hazır. Arka tasarımıyla klasik sedanlardan ayrılan otomobil yeni 1 Serisi ile aynı iç mekanı, altyapıyı ve motorları paylaşıyor. Markanın kompakt sınıftaki bir diğer yeniliğiyse M2 CS oldu. 450 HP gücündeki arkadan itişli sporcuda 6 ileri vitesli manuel şanzıman seçeneği de sunulurken, karoserde ve kabinde bolca karbonfibere yer verilmiş.

FORD

İlk Ford Mustang, 55 yıl önce yollara çıktığında "herkesin spor otomobili olmak" gibi bir amaca sahipti. Bugün karşımıza çıkan yeni bir Mustang ise "herkesin elektrikli spor otomobili olmak" gibi bir amaca sahip olabilir. Bahsettiğimiz Mustang bildiğiniz anlamda bir coupe veya cabrio sporcu değil. Mustang Mach-E adını taşıyan elektrikli Ford aslında bir crossover. Mustang gibi ikonik bir ismi taşıyan bir otomobil crossover bile olsa insan logo ve stoplar dışında da köklü geçmişle bağlantı kuran detaylar arıyor. Ancak ne iç mekanda ne de karoserde bunları bulmak ne yazık ki pek de mümkün değil. Güçleri 259 HP ile 465 HP arasında değişen farklı versiyonların sunulacağı elektrikli Mustang'in 0-100 km/s hızlanması 4 ile 6,5 saniye aralığında gerçekleşecek. Menzil de yine seçilen güç ve bataryaya göre yaklaşık olarak 338 km ile 483 km arasında değişecek.

5 kişilik bir yaşam alanı sunacak olan Mustang Mach-E'nin iç mekanında 10,2 inçlik dijital gösterge tablosu ve 15,5 inçlik büyük dokunmatik ekran dikkat çekiyor. Önde 136 litrelik ve arkada da 821 litrelik bir bagajı olan otomobilde arka koltukların katlanmasıyla 1688 litrelik bir hacim elde ediliyor.

500 dolar karşılığında ön siparişe açılan Mustang Mach-E'nin ilk teslimatları 2020'nin son çeyreğinde gerçekleşecek. Baz versiyon ve performans versiyonu GT içinse 2021'i beklemek gerekecek.

Stoplar Mustang ruhunu yansıtırken arka kapı kolu gizli.

Tasarımın ön planda tutulduğu şık cabrionun F versiyonu da üretilecek.

LEXUS

Lüks markanın LC 500'ü coupe'den sonra cabrio versiyonuyla da tanıtıldı. 4 katmanlı kumaş tavan, kapalıyken coupe kardeşi hatırlatacak şekilde tasarlanmış. 50 km/s hıza kadar yaklaşık 15-16 saniyede açılıp kapanabilen tavan siyah ve bej renkte sunuluyor. Önümüzdeki yaz yollara çıkacak olan otomobilde görev yapan 478 HP gücündeki 5,0 lt'lik benzinli V8 motor 10 ileri vitesli otomatik şanzımanla işbirliği yapıyor.

MERCEDES-BENZ

GLS'de sadece bir AMG versiyonu sunuluyor.

Mercedes, Los Angeles'ta AMG imzalı GLE ve GLS modellerini tanıttı. GLE 63 571 HP ve GLE 63 S 612 HP gücündeyken 0-100 km/s hızlanmaları sırasıyla 4,0 ve 3,8 saniye sürüyor. GLS 63 ise 612 HP güce sahip ve 0-100 km/s için 4,2 saniyeye ihtiyaç duyuyor.

HYUNDAI:

Koreli markanın Vision T konsepti Hyundai'nin yakın geleceğine ışık tutuyor. Tucson ve Santa Fe gibi kompakt ve orta sınıf SUV'ların yeni nesillerinin yüzleri hakkında fikir veren konseptte kullanılan Parametric Air Shutter isimli aktif ızgara teknolojisi aerodinamik verimliliği arttırıyor.

KIA

SUV ve crossover modellere önem veren markaların başında gelen Kia, Los Angeles'ta makyajlı Niro ve yeni küçük sınıf modeli Seltos'u tanıttı. Makyajlı Niro'da yenilenen tamponlar ve aydınlatma elemanları dikkat çekerken iç mekanda da kokpitte önemli değişiklikler yapılmış. Stonic ve Sportage arasındaki boşluğu daha fazla SUV karakterli bir modelle doldurmak isteyen markanın buna çözümü Seltos oldu. İlginç far tasarımıyla dikkat çeken otomobilde 1,6 ve 2,0 lt'lik benzinli motorlar sunulurken 4x4 seçeneği de var.

Küçük sınıf için gayet ciddi ve prestijli görünen otomobilde modern bir bilgi-eğlence sistemi de sunuluyor.

MINI

Küçük sınıfın en güçlü ve aynı zamanda da marka tarihinin en hızlısı olan Mini John Cooper Works GP, fuarda sahneye çıktı. 306 HP gücündeki 2,0 lt'lik motorla birlikte görev yapan 8 ileri vitesli otomatik şanzıman, önden çekişli küçük spor otomobili 5,2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırırken maksimum hız 265 km/s.Önceki nesillerde de olduğu gibi arka kule gergisine yer açmak adına arka koltukları iptal edilen otomobilin agresif gövde kitinde CRFP (karbonfiberle güçlendirilmiş plastik) malzemeye yer verilmiş.

KARMA

Sektörün yeni oyuncuları arasında yer alan Karma, Revero GTS'te 0-97 km/s hızlanmasını 3,9 saniyeden kısa sürede tamamlayan, 128 km emisyonsuz ve toplamda 580 km sürüş menzili sunan, menzil arttırıcılı bir elektrikli otomobile imza atıyor. Fisker Karma'nın haklarının satın alınmasıyla ortaya çıkan ve bir anlamda Fisker Karma'nın güncellenmiş bir hali olan otomobil dışında markanın SC2 Coupe konsepti fuarda ses getiren modellerden biri oldu. 1100 HP gücündeki konsept 563 km'lik menzil iddiası taşırken 0-60 mil/s hızlanması için 1,9 saniyeye ihtiyaç duyuyor.

VOLKSWAGEN

ID. model ailesini genişletmeye hazırlanan Volkswagen, müstakbel station modelini ID. Space Vizzion konseptiyle tanıttı. MEB platformunu kullanan konsept arka aksın üzerinde 275 HP gücündeki motoruyla arkadan itişli ancak ön aksa yerleştirilecek bir motorla 4 tekerlekten çekişli hale de gelebilir. 590 km'lik sürüş menzili iddiası taşıyan ID. Space Vizzion 4958 mm uzunluğunda ve aks mesafesi de 2964 mm.

ID.3'ü hatırlatan ön tasarım bir aile yüzü oluşacağına işaret ederken, arka kapıdan itibaren yükselen omuz çizgisi ve geriye doğru alçalan tavan dinamik görünüyor. Arka bölümde otomobilin enini stoplar vurguluyor.

Sürücü ve ön yolcuyu yüksek bir orta konsol ayırıyor. Büyük ekran otomobilin kumanda merkezi konumunda ve direksiyonda da dokunmatik yüzeylere yer verilmiş.

Ekranın kumanda merkezi olduğu kokpitte modern ve minimalist bir tarz benimsenmiş.

TOYOTA

Performans ve ekonomi çoğu zaman birbirine zıt iki kavramken ikisini aynı anda sunabilmek paradoks gibidir. Toyota'nın RAV4 için sunmaya başladığı plug-in hibrit versiyon RAV4 Prime ise bu paradoksu aşmış görünüyor. Standart RAV4 hibrite göre daha güçlü elektrikli motorlar ve daha yüksek kapasiteli bataryanın kullanıldığı otomobilin sürekli sistem gücü 306 HP. 63 km'lik elektrikli sürüş menzili sunan RAV4 Prime, 0-97 km/s hızlanması için 5,8 saniyeye ihtiyaç duyuyor.

ÖNEMLİ

Yeni 3 Serisi yollara çıktı. Test sayfalarımıza 320i ile konuk olan otomobildeki gelişmeler heyecan uyandırıcı türden. Yeni şasi, donanım ve teknolojilerle 3 Serisi ismini aşan bir seviye sunma iddiasında.

BMW 3 Serisi tamamen yenilendi. 7'nci nesliyle karşımıza çıkan otomobil G20 nesli olarak adlandırılıyor. Artık yeni marka yüzünü yansıtan tek parça böbrek ızgarayı taşıyan 3 Serisi'nde ilk kez aktif ön panjur görüyoruz. Klima ve motorun taze havaya ihtiyaç duymadığı durumlarda kapanan panjur panelleri aerodinamik verimliliği destekleyerek yakıt ekonomisinin korunmasını sağlıyor. Bu teknolojinin de etkisiyle sürtünme katsayısı 0,26 Cd'den 0,23 Cd'ye indirilmiş. Yeni model yüzünü oluşturan far ve tampon tasarımı da selefinden epey farklı görünüyor. Benzer büyüklükteki fark stoplarda da görülüyor. LED aydınlatmalar yanarken BMW'nin kalıplaşmış L formu görünen stoplar dikdörtgen formda tasarlanmış.

Otomobilin boyutlarına baktığımızda selefinden 76 mm daha uzun, 16 mm daha

GELİŞİM

Aktif ön panjur motor soğutması ya da klimanın taze hava ihtiyacına göre otomatik olarak çalışıyor.

geniş ve 1 mm daha yüksek olduğunu görüyoruz. Bu sayede daha sportif bir duruş elde edilmiş. Asıl etkileyici fark ise dingil mesafesindeki 41 mm'lik artış. Bu sayede iç mekandaki yaşam alanı olumlu yönde etkilenmiş. İçerisine geçtiğimizde de oldukça farklı bir 3 Serisi'yle karşılaştık. Öncelikle arka koltuklarda artan diz mesafesi bizi şaşırttı. Açılabilir cam tavanın baş mesafesinden çalıyor oluşu, buradaki hacmi biraz kısıtlasa da genel olarak rahat ve ferah bir arka yaşam alanı sunuluyor. Yüksek şaft tünelinin buradaki yolcuların ayak alanlarını kısıtladığını da fark ediyoruz.

Ön koltuklara geçtiğimizde M Sport paketle gelen spor koltukların rahatlığıyla karşılaşıyoruz. Yan destekleri başarılı olan koltuklarda konfordan ödün verilmemiş. Sürücüye dönük tasarlanan kokpit selefine göre daha şık görünüyor. 12,3 inçlik dijital gösterge grubu

İç mekanda malzeme ve işçilik daha üst seviyeye taşınmış. Dijital göstergeler rahat takip ediliyor.

480 litrelik bagajın kapağı elektrikli olarak açılıp kapatılabiliyor.

Açılır cam tavanda sıkışma önleme özelliği bulunuyor.

M Sport paketle birlikte bagaj kapağı üstünde ince ve zarif bir spoyler geliyor.

ve 10,25 inçlik multimedya ekranı ergonomi ve fonksiyonellik yönlerinden 3 Serisi'ni güçlendirmiş. Ekranlar hem rahat takip ediliyor hem de menüleri anlaşılır tasarlandığı için kolay kullanılabiliyor.

Artık 3 Serisi Sedan'da yeni bir başlangıç seviyesi var. Şimdilik listede sadece 320i modeli, 1,6 litre 170 HP'lik turbo motorla bulunuyor. Selefinde ise 318i ile başlangıç seviyesini oluşturmuştu. 1,5 lt'lik 3 silindirli 136 HP'lik motor yerini yeni karoserde 170 HP gücündeki 1,6 lt'lik 4 silindirli turbo benzinli motora bırakmış. 320i, 8 ileri vitesli Steptronic isimli tork konvertörlü otomatik şanzıman ve arkadan itişle sunuluyor.

Aslında bu motor, şanzıman ve aktarma üçlüsünü BMW 520i Sedan'da da tanıyoruz.

M Spor paketle gelen ön koltukların destekleri oldukça başarılı.

Standart olarak LED aydınlatmalı olarak gelen stoplar BMW'nin imzası olan L formunu taşıyor.

BMW sportif sürüş yönü güçlü bir marka. Her yeni neslinde bu özelliğini koruyup konfor konusunda ilerliyor. Yeni 3 Serisi, sportifliğin konforla birleştirildiği çok başarılı bir örnek.

Standart LED farlar yeterli bulunmadığında lazer aydınlatma opsiyonu alınabiliyor.

Bunun da etkisi olacak ki yeni 3 Serisi Sedan bize biraz da 520i tadını verdi. Yeni 320i alt devirlerden itibaren hızlanma isteğiyle sportif bir sürüş tecrübesi yaşatıyor. Bu sürüş tecrübesinin, sürüşü kişiselleştirmeye yarayan sürüş modlarıyla da çok etkili olduğunu söyleyebiliriz. Öyle ki ECO PRO modunda gaz pedalı oldukça ağırlaşıyor. Sürücünün gaz pedalına yaptığı küçük tepkiler çok etkili olmuyor. Bu sayede daha sakin ilerlemek mümkün oluyor. Fabrika verisi yakıt ekonomisi verilerini tutturmak da daha kolaylaşıyor.

Otomobilin multimedya ekranındaki sürüşün akışını gösteren grafikte de süzülme modunun çalışması izlenebiliyor. Sabit bir hızda ilerlerken arka tekerleklere güç iletmeyi kesen sistem, tekerleklerin dönüşüyle elde ettiği enerjiyi aracın aküsüne taşıyor. Bu sayede daha ekonomik ve aynı zamanda konforlu bir sürüş elde ediliyor.

Bu durumda ani bir hızlanma isteğinde sistemin biraz gecikmeli olarak hızlanmaya başladığını söylemeliyiz. Benzer "şaşkınlık" Sport modunda da yaşanıyor. Ani hızlanma isteklerinde mümkün olan en düşük orana şanzımanı geçirirken, arkadan tekme atılmış hissiyle sert bir şekilde hızlanma tepkisi gösteriyor. Yine Spor modunda, normal trafik akışında ise konfordan fazla ödün vermeden ilerlemek mümkün. Tam olarak konfor istenildiğinde ise sürüş modları arasındaki Comfort seçeneği 320i'nin pürüzsüz sürüş tecrübesini yaşatıyor.

Otomobilin genel olarak sürüş tecrübesinde konforun arttırıldığını görüyoruz. Ses yalıtımının başarısı sayesinde sessiz sürüş tecrübesinin yanı sıra otomobilin direksiyon yönlendirmesinden, süspansiyon sisteminin çalışmasına kadar birçok noktada konforun selefine göre ilerletildiğini fark ediyoruz.

Önde çift noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, arkada 5 noktadan bağlantılı olarak görev yapıyor. Süspansiyon sisteminin konforu koruması yanında dinamizmi de korumasında iki aşamalı çalışan bir amortisör sistemi kullanılmasının da etkisi var. Sert darbeleri karşılama konusunda darbe emişi değişen amortisörler 3 Serisi'nde standart olarak sunuluyor.

Test aracımızda olmayan adaptif süspansiyon sistemi ise opsiyonel olarak alınabilen donanımlardan. Ağırlık merkezi düşürülen ve 50:50 oranındaki ağırlık dağılımının da etkisiyle otomobilin viraj alma kabiliyeti ve ağırlık transferlerindeki dengeli yapısı sürüş kalitesini arttırıyor.

Hızlanma verilerine baktığımızda fabrikaya göre 0-100 km/s hızlanması 7,7 saniye olan otomobilin test ölçümlerinde 8,1 saniye elde ettik. Esneklik ölçümlerinde de ortaya çıkan sonuçlar başarılı seviyede.

Yakıt tüketimine baktığımızda otomobilin şehir içi trafiğinde, yoğun dur-kalk koşullarında 9,0 lt/100 seviyelerinde bir tüketime ulaştığını gördük. Yoğun trafik saatleri dışında, otoyol ve şehir içi karma test parkurunda ortaya çıkan ortalama tüketim 8,0 lt/100 km. Bu sonucu da makul olarak değerlendirebiliriz.

Sonuç olarak 320i'nin orta üst sınıf premium sınıf müşterisini bile memnun edecek kadar iddialı bir model olduğunu söyleyebiliriz. Sessiz ve konforlu sürüşü kadar geniş ve ferah yaşam alanıyla da beklentileri aşıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Sürüş modları, dokunmatik multimedya ekranından takip ve kontrol edilebiliyor.

170 HP gücündeki 1,6 litrelik turbo benzinli motor 8 ileri vitesli otomatik şanzımanla geliyor.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1597 cc
Maksimum güç	125 kW/170 HP 5000 d/d
Maksimum tork	250 Nm 2000-4700 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,7 sn
Maksimum hız	232 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Boş ağırlık	1525 kg
Bagaj hacmi	480 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde çok noktadan arkada 5 noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, ön ve arkada gazlı amortisör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	11,9 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	225/40 R19
Lastik	Pirelli P Zero

Donanım

ABS, ESP, DSC, ön, yan ve perde havayastıkları, 8,8 inçlik dokumatik multimedya ekranı, parlak krom egzoz ucu, 17 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler

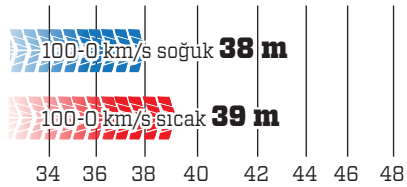
Audi A4 Sedan
A4'ün başlangıç seviyesinde 2,0 lt'lik 40 TDI 437 bin TL, 45 TFSI 456 bin TL'den satılıyor.

Mercedes C Serisi
1,5 lt 184 HP'lik C 200 4Matic 401 bin TL, 1,6 lt 156 HP'lik C 180 317 bin TL, 160 HP'lik C 200 d 360 bin TL'den satılıyor.

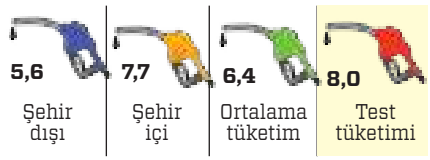
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,8 sn
0-80 km/s	5,6 sn
0-100 km/s	8,1 sn
0-120 km /s	11,5 sn
0-130 km/s	13,5 sn
0- 400 m	16,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	4,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	5,7 sn

Fren mesafesi

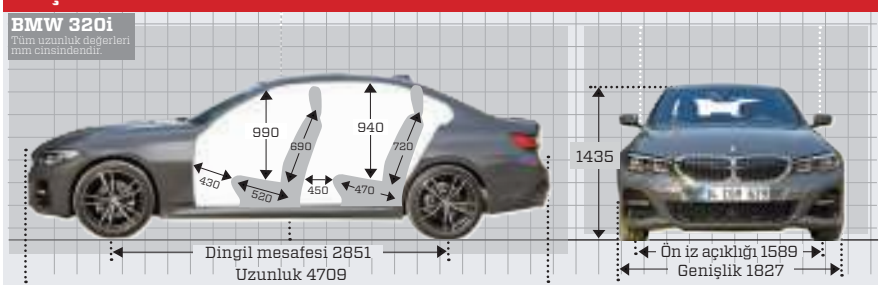


Gürültü	
Rölantide	41 dB(A)
50 km/s (D'de)	54 dB(A)
100 km/s (D'de)	60 dB(A)
120 km/s (D'de)	65 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	137 g/km
Depo kapasitesi	59 lt
Menzil (test tüketimine göre)	737 km



Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	3.450 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	353.600 TL
Test aracı fiyatı	442.366 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Geniş yaşam alanı, malzeme ve işçilik kalitesi.
✗ Arka koltuk zeminindeki yüksek şaft tüneli.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Sürüş kişiselleştirme donanımı, standart LED aydınlatmalar.
✗ Rakipler panoramik tavan sunarken BMW'de küçük cam tavan var.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ İlk kalkıştan itibaren canlı motor, konfor ve dinamik sürüş dengesi.
✗ Ani hızlanma ve süzülme durumundan hızlanmaya geçişteki karasızlık.

FİYAT
✓ Baz fiyat premium sınıf için kabul edilebilir seviyede.
✗ Rakipleri daha güçlü motor ve 4 tekerlekten çekişle alternatif sunuyor,

NISSAN

Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

AKILLI ÇARPIŞMA ÖNLEME SİSTEMİ İLE YENİ NISSAN MICRA

DAHA SEN

/NissanTurkiye

www.nissan.com.tr | NISSAN **GÜLÜMSEME HATTI** 0216 651 84 20

Görülen model üzerindeki aksesuar ve donanımlar Türkiye paketinde farklılık gösterebilir. Micra'nın ortalama CO_2 emisyon değeri 103-112 gr/km ve ortalama yakıt tüketimi 3,9-5,6 lt/100 km arasında olup versiyonlarına göre değişmektedir. Yakıt tüketimleri 1999/100/EC'ye göre belirlenmiştir. Nissan Otomotiv A.Ş. aracın şekil ve donanımında değişiklik yapma hakkını saklı tutar. Detaylı bilgi için: www.nissan.com.tr

VW Passat 2.0 TDI 240 HP DSG R-Line

YOLA DEVAM

VW Passat, makyaj operasyonu sonrasında güncellenen donanımlarıyla yola devam ediyor. Ailenin en güçlü motoruyla karşımıza çıkan otomobilin makyajdaki değişimler kadar performansı ve yakıt tüketimi de merak uyandırıyor.

Makyajla yoluna devam eden Passat'ın yüzündeki değişimi fark etmek için dikkatli bakmak gerekiyor. Yeniden tasarlanan tamponlarda küçük farklar var. Dinamik yanan sinyaller, LED sis farları, I.Q. Light LED Matrix farlar yeni. Bununla birlikte bagaj kapağı ortasına konumlandırılan model ismi, krom egzoz dekorları ve beş farklı karoser rengi de makyaj sonrasında gelenler arasında.

Otomobilin içerisinde yeni direksiyon simidi, ahşap kaplamalar, büyütülen vites önü saklama alanı sunuluyor. Yeni 9,2 inçlik Discovery Pro multimedya sistemi opsiyonel olarak sunuluyor. Kablosuz olarak Apple CarPlay bağlantısı sunuyor oluşu ve temassız şekilde, sağ ve sol el hareketleriyle de kontrol özelliği kullanım özgürlüğü sunmasını sağlıyor.

Passat'ın motor seçeneklerini, 1.5 TSI 150 HP DSG, 1.6 TDI 120 HP DSG, 2.0 TDI 150 HP DSG ve 2.0 TDI 240 HP DSG oluşturuyor.

Test aracımızın motor kaputu altında en güçlü motor bulunuyor. 240 HP gücündeki 2,0 litrelik turbo dizel motor 1750 d/d ile 2500 d/d arasında 500 Nm maksimum torka ulaşabiliyor. Bu kadar yüksek torka ulaşabiliyor oluşu sayesinde ilk kalkış anından itibaren canlı ve akıcı bir hızlanma karakteri sunmasını sağlamış. Fabrika verilerine göre 6,4 saniye 0-100 km/s hızlanma sunan Passat, test ölçümlerinde 6,6 saniyelik hızlanma verisi sağladı. Passat'ın orta sınıfın konforunu adeta kompakt sınıfta hafif ve

Model ismi bagaj kapağı ortasına alınmış.

QUICK SİGORTA SUNAR

Makyaj sonrasında gelen yeni ahşap kaplamalar, direksiyon simidi ve multimedya ekranı iç mekanın havasını biraz değiştiriyor.

Elegance donanımda standart olarak gelen "kolay açılır bagaj kapağı" eliniz doluyken bagajı açmanızı sağlıyor.

240 HP gücündeki 2,0 lt'lik turbo dizel motor 500 Nm maksimum torka ulaşıyor.

güçlü bir spor otomobil gibi hızlanma tecrübesi yaşattığını söyleyebiliriz. Hızlanmaya en büyük destekçi olan 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanın, vites zamanlaması, değişim hızı ve sarsıntısız yapısıyla da Passat 2.0 TDI 4Motion ataklık ve konfor dengesini başarıyla kurmuş.

Dört tekerlekten çekişin otomobili akıcı şekilde hızlanmasında katkısı olduğu kadar yol tutuş becerisini de arttırdığını, hızlı virajlarda fark ediyoruz. Otomobilin genel olarak güven verici hissettirmesinde çekiş sisteminin de önemi büyük.

Sonuç olarak Passat 2.0 TDI 4Motion özel bir otomobil. Bunun karşılığında istenilen bedel de çoğu tüketiciye yüksek gibi görünüyor. Gerekliliği konusunda çok az tüketiciye hitap etse de "özel" hissettirmesiyle memnun olacaklar için karşılanabilecek, güven veren bir otomobil.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

R Line Türkiye donanımı opsiyonel olarak sunuluyor.

4Motion 4x4 sistemi sadece 240 HP'lik dizelle sunuluyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1968 cc
Maksimum güç	176 kW/240 HP 4000 d/d
Maksimum tork	500 Nm 1750-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,4 sn
Maksimum hız	247 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	2,5 sn
0-80 km/s	4,8 sn
0-100 km/s	6,6 sn
0-120 km/s	8,6 sn
0-130 km/s	10,3 sn
0- 400 m	14,7 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	3,4 sn
80- 120 km/s (D'de)	4,2 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	37 m/38 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,9 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	5,7 lt/100 km
CO_2	150 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4775 mm / 1832 mm / 1483 mm
Dingil mesafesi	2786 mm
Depo kapasitesi	66 lt
Ağırlık	1730 kg
Test aracı lastik ölçüsü	235/40 R19
Bagaj hacmi	586 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	508.200TL
Test aracı fiyatı	583.946 TL
Değerlendirme	★★★☆☆

QUICK SİGORTA SUNAR

UZAYLI PİKAP

6 kişilik kabinnde minimalist bir tarz var.

Bilim kurgu filmlerindeki araçları andıran Tesla Cybertruck, Kaliforniya'da tanıtıldı. Bu sıra dışı pikabın ön siparişleri başlarken 2021 yılından itibaren müşterilere teslim edileceği belirtiliyor.

Tam elektrikli otomobilleriyle adeta otomobil endüstrisini şekillendiren Tesla markasının ilk pikap modeli Cybertruck sıra dışı özelliklere sahip. Köşeli hatları, üçgeni andıran yan görünümü, yarım altıgen çeklindeki çamurluk tasarımıyla ilginç tasarıma sahip. Yüksek mukavemetli çelik karoserin her türlü darbelere karşı hatta 9 mm'lik mermiye bile dayanıklı olduğu belirtiliyor. Tesla'da tek elektrikli motorlu arkadan itişli, iki ve üç motorlu elektrik motorlu Cybertruck seçeneği var. Arkadan itişli Cybertruck, 400 kilometre menzile sahip. 4 tekerlekten çekişli model ise 800 km menzil sunuyor ve 2,9 saniyede 0-97 km/s hızlanmasını tamamlıyor.

Taşıma kapasitesi 1,5 ton olan bu aracın kasa uzunluğunun 2 metre olduğu belirtilirken çekme kapasitesi ise 6 ton. Adaptif süspansiyon özelliği sayesinde otoyolda yere yaklaşan bu araç, arazide ise karoserini yükseltiyor. Yükleme esnasında da yine arka bölüm yere yaklaşıyor. 6 kişilik oturma kapasitesi olan Cybertruck'ta 17 inçlik multimedya ekranı yer alıyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar

Kapağın içindeki hareketli panel yükleme rampası oluyor.

Güneş paneli enerji depolanmasına yardımcı oluyor.

PEUGEOT SUV AİLESİ

HİÇBİR SUV ONLAR KADAR İLERİ GİTMEDİ

GRIP CONTROL TEKNOLOJİSİ

PEUGEOT i-Cockpit®

AKTİF SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMLERİ

MOTION & e-MOTION

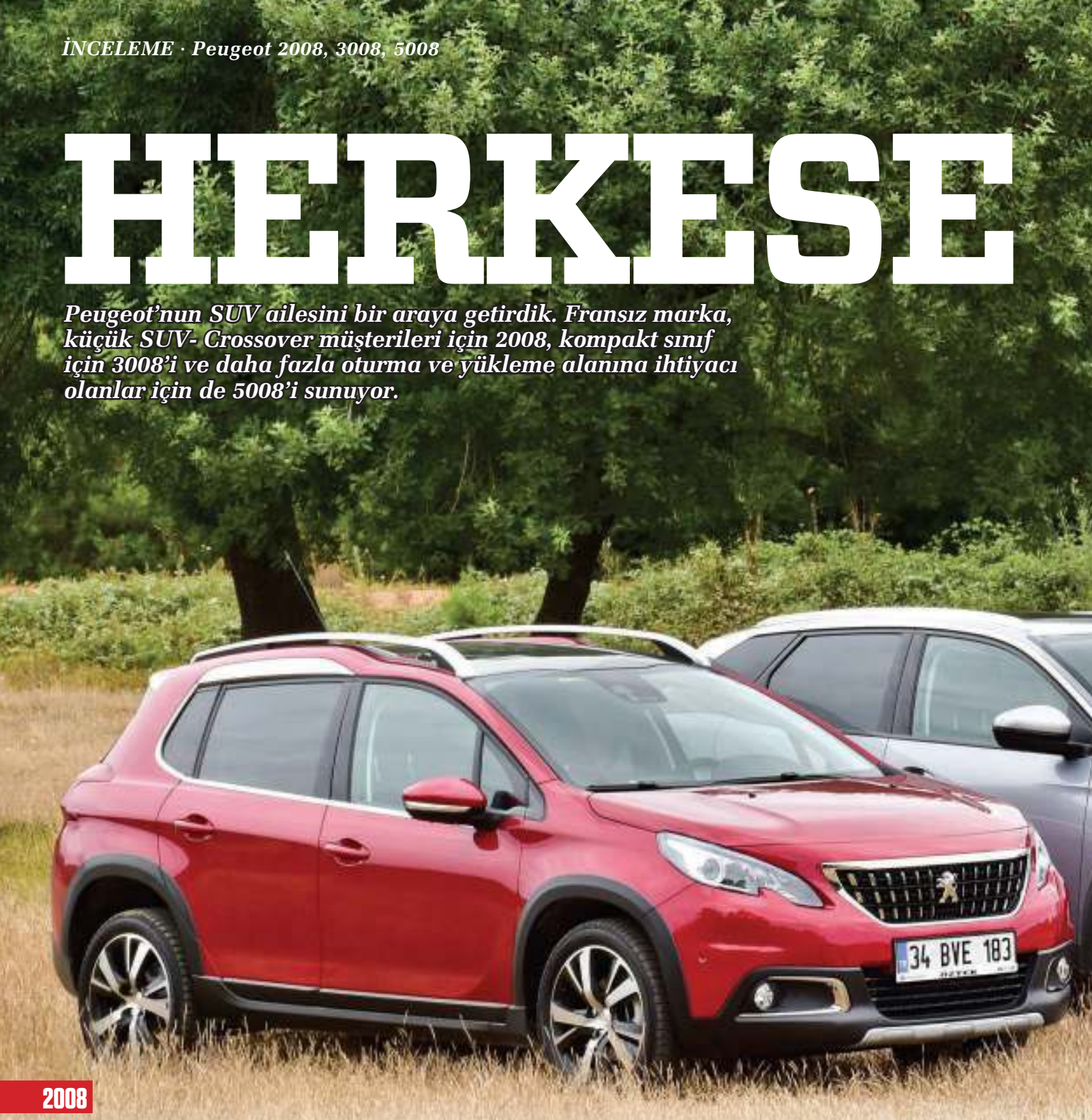
PEUGEOT

Peugeot SUV 2008 ortalama yakıt tüketimi 3.2 L/100km - 6.6 L/100 km, CO_2 salınımı 90 g/km - 129 g/km arasındadır. Peugeot SUV 3008 ortalama yakıt tüketimi 3.8 L/100km - 7.2 L/100 km, CO_2 salınımı 105 g/km - 132 g/km arasındadır. Peugeot SUV 5008 1.6 BlueHDi 120 hp EAT6 şehir dışı yakıt tüketimi 4.0 L / 4.2L* / 100km, ortalama CO_2 emisyon değeri 112g / 118g*/km'dir. *18" Jantlar, Grip Control ve M+S (Çamur ve Kar) tipi lastiklerle. İlanda kullanılan görseller, Türkiye ürün gamı ile farklılık gösterebilir. Detaylar; peugeot.com.tr'de.

PEUGEOT TAVSİYE EDER: TOTAL PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44 instagram.com/peugeotturkiye twitter.com/PeugeotTurkiye facebook.com/peugeotturkiye

HERKESE

Peugeot'nun SUV ailesini bir araya getirdik. Fransız marka, küçük SUV- Crossover müşterileri için 2008, kompakt sınıf için 3008'i ve daha fazla oturma ve yükleme alanına ihtiyacı olanlar için de 5008'i sunuyor.



2008

Peugeot'nun da SUV-Crossover sınıfındaki yatırımları güçlenerek devam ediyor. 3008 ve 5008 tamamen farklı birer "boyuta" ulaşırken artık tamamen yenilenmesi gerekenler sırasında 2008 modeli vardı. Yenilenen 2008 için Türkiye'de henüz satış tarihi yaklaşmadı. Bu da mevcut 2008'in fiyatının fırsat olarak değerlendirilmesi anlamına gelebilir. Hem 2008 hem de diğer Peugeot SUV modellerini mercek altına aldık.

Peugeot'nun SUV seçeneklerinin tamamı önden çekişli olarak satılıyor. Fiyatları incelemeye başladığımızda giriş seviyesindeki 2008 modelini görüyoruz. 2008'de sadece 1.5 BlueHDi 120 HP EAT6 versiyonu bulunuyor. Modern dizel motor ve geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzıman ikilisi 2008'in cazibesini arttırıyor. Başlangıç fiyatı olarak 151.900 TL belirlenmiş.

Fiyat listesine baktığımızda 3008'in 232.179 TL'den başladığını görüyoruz. Başlangıç seviyesinde Active Sky Pack donanımlı 1.2 PureTech 130 HP EAT8 bulunuyor. Bir diğer benzinli motor 1.6 PureTech 180 HP, EAT8 şanzımanla 245.641 TL'den satılıyor. 130 HP'lik 1,5 litre dizel motor ve EAT6 otomatik şanzımanla dizel motorun başlangıç fiyatı 235.500 TL.

BİR SUV

3008 5008

Peugeot'nun büyük SUV'u 5008'in fiyat listesinde 1.6 PureTech 180 HP ve 1.5 BlueHDi yer alıyor. Başlangıç fiyatı 295.000 TL karşılığında 1.5 BlueHDi EAT6 Allure Selection donanımıyla alınıyor. GT Line donanımlı 1.6 PureTech benzinli ve 1.5 BlueHDi 312.000 TL'lik fiyata sahip. Bu fiyatlandırma sayesinde tüketici dizel veya benzinli motor tercihini ihtiyacına göre daha kolay yapabiliyor.

Fiyatlardan sonra otomobillerin ayırt edildiği bir diğer aşama da boyutlar. 2008'in uzunluğu 4159 mm, genişliği 1829 mm, yüksekliği 1556 mm ve dingil mesafesi 2538 mm. Bu ölçülerle şehirde rahat hareket imkanı sunan 2008, park ve manevra konularında da avantajlı. 350 litre bagaj hacmi sunan 2008'in arka koltukları yatırıldığında toplam yükleme hacmi 1194 litreye ulaşıyor. 2008'in boyutlarının "küçük" olması iç mekanın tamamının dar olması anlamına gelmemiş. Ön koltuklarında uzun boylular için yeterli alan sunan 2008'in arka koltukları daha kısıtlı bir alana sahip. Bu noktada 3008 devreye giriyor.

Daha modern tasarım, daha yüksek sürüş pozisyonu, daha büyük bir bagaj ve daha geniş yaşam alanı sunan 3008 beklentileri karşılıyor.

2008

Küçük direksiyon simidi alıştıktan sonra pratiklik sağlıyor.

350 litrelik bagaj hacmi günlük kullanım için yeterli. Hacmi 1194 litreye kadar arttırmak mümkün.

Arka koltuklardaki yaşam alanı ve konfor seviyesi ağabeylerine göre kısıtlı.

3008

Modern kokpit tasarımında yüksek malzeme ve işçilik kalitesi gözleniyor.

520 litrelik bagaj özellikle seyahatlerde rahatlık sağlıyor. Elektrikli bagaj kapağı üst donanımlarda standart.

Arka koltukların yapısı ve sunulan yaşam alanı uzun yolculukarda da konforu koruyor.

4447 mm uzunluğundaki 3008'in genişliği 1841 mm, yüksekliği 1620 mm ve dingil mesafesi 2675 mm. 520 litrelik bagaj hacmi bir ailenin tatil yolculukları için yeteri kadar cömert. Daha fazla eşya taşımak için arka koltuklar yatırıldığında yükleme hacmi 1482 litreye ulaşıyor.

3008'in malzeme ve işçilik kalitesi de sınıfının en iyileri arasında. Bir diğer öne çıkan özelliği de sürüş dinamikleri. Motor ve şanzıman uyumu kadar 3008'in direksiyon ve süspansiyon sistemleri de sürücüyle iletişimi başarılı ve sürüş kalitesini ön planda tutan yapıda.

Ailenin en büyüğü 5008'in de sürüş kalitesi 3008 ile benzer önceliklerle tasarlanmış. Ancak daha uzun aks mesafesinin daha fazla konfor getirdiğini de söylemeliyiz. Yüksek sürüş pozisyonuyla 3008 gibi hissettiren 5008, geri görüş ve arka çapraz görüş açıları 3008 kadar rahat hissettirmiyor.

Peugeot SUV ailesinde farklı ihtiyaçlara net şekilde ayrım yapabilen bir model serisi oluşturuyor. Şehirde pratiklik vadeden 2008, çevikliğiyle 3008 ve genişliğiyle 5008 öne çıkıyor.

5008

5008'in uzunluğu 4641 mm, genişliği 1844 mm, yüksekliği 1640 mm ve dingil mesafesi 2840 mm.

Üçüncü koltuk sırası sunan 5008 bu sayede 7 kişilik yaşam alanı sunuyor. Üçüncü sıranın yetişkin yolcuların rahat etmesi için değil, kısa süreli yolculuklarda ulaşım ihtiyacını karşılamak için tasarlandığını söyleyebiliriz.

Üçüncü koltuk sırası çıkartılabilen 5008, bu sayede 780 litrelik "devasa" bir bagaj sunabiliyor. Daha fazlası için ikinci koltuk sırtlıkları yatırıldığında 1940 litre yükleme alanı elde edilebiliyor.

Genel bir değerlendirme yaptığımızda Peugeot'nun SUV sınıfın çok ciddiye aldığını ve sadece rekabette var olmak için değil, sınıfında liderlik için çalıştığını söyleyebiliriz. Her bir SUV temsilcisinin net bir şekilde müşteri ihtiyaçlarına göre ayrıldığını da bu incelememizde görmüş olduk.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Deniz Doğan

Konsol 3008 ile aynı tasarıma sahip. Gösterge içeriği kişiselleştirilebiliyor.

Üçüncü koltuk sırası yerinden çıkartılabiliyor ya da zemine gizlenebiliyor. Hacim 1940 litreye kadar çıkabiliyor.

Bağımsız üç parçadan oluşan kızaklı ikinci koltuk sırasında koltukların kalıpları iri yolculara dar gelebilir.

5008

"YAKIN GELECEK HİBRİTLERİN"

Turbodan şanzımana, elektrik motorundan kabin ısıtıcısına kadar çeşitli alanlarda teknolojiler geliştiren ve üretim yapan BorgWarner'da Başkan Yardımcılığı ve Teknolojiden Sorumlu Başkan görevlerini yürüten Hakan Yılmaz ile konuşmacı olarak katıldığı Uluslararası Otomotiv Mühendisliği Konferansı'nda (IAEC) buluştuk. Yılmaz ile otomotiv sektörünün geleceğini, şirketin otomotivdeki konumunu ve projelerini konuştuk.

Kendinizden ve kariyerinizden bahseder misiniz?

Hakan Yılmaz: Beşiktaş Atatürk Anadolu Lisesi'nden mezun olduktan sonra ODTÜ Makine Mühendisliği bölümünü birincilikle bitirdim. Ardından burslu olarak Michigan Üniversitesi'nde Mekatronik ve Kontrol Sistemleri üzerinde yüksek lisans yaptım. Yine Michigan'da Robert Bosch firmasında otomotiv grubunda çalışmaya başladım. Bu esnada ikinci yüksek lisansımı da Mühendislik Yönetimi alanında yaptım. Bosch'ta çeşitli görevlerden sonra BorgWarner bana ulaştı. Ben de 15 yılı aşkın süredir Bosch'ta görev yaptıktan sonra 2018'in başında BorgWarner'e, Teknolojiden Sorumlu Başkan olarak katıldım. 2019'un başlarında direkt CEO'ya bağlı olarak yönetim kuruluna girdim. Hem CTO hem de CSO olarak görev yapıyorum. Şirketin bütün teknoloji ve üretim yelpazesi, portföy yönetimi, pazarlama araştırmaları gibi pek çok alan benim sorumluluğumda. Aslında her hafta farklı bir iş yapıyorum diyebilirim.

BorgWarner'ın gelecekteki vizyonundan ve teknolojilerinden bahseder misiniz?

Yılmaz: Biz teknoloji ve enerji yönetimi alanlarında büyüyoruz. Yani, bataryalar, kabin ısıtma ve pil ısıtma sistemlerinde büyüyoruz. Kabin ısıtma konusunda bir numarayız. Diğer tarafta elektronikle mekaniğin uyumu da önemlidir. Çünkü gelecekte araçlarda sadece elektronik olmayacak, mekanik de yer almaya devam edecek. Biz mekaniği akıllı ve elektronik kontrollü hale getiriyoruz. Mesela bizim güç elektroniğine aldığımız çalışanlar hep mekanik mühendisleri. Ayrıca batarya paketleme konusunda da çalışmalar yaptık ve dünya geneline yayılan üretim tesislerimizde üretim hattını kurup paketleyip farklı gruplara satabiliriz. Elektrik motorları konusunda da çok başarılıyız. Zaten hibrit pazarı hızla büyüyor ve P2, P3 ve P4 elektrik motoru ile kavrama sistemine talep her geçen gün artıyor. Biz zaten çift kavramada da bir numarayız. Verimli elektrik motorlarımız da var. Bu sistemin tamamını yüksek adetlerde kendi içinde üreten iki veya üç şirketten biriyiz. Zaten bu şirketler de kavramayı bizden alıyorlar. Kısaca hibrit araç üretim sayısı arttıkça üreticiler, sistemin tamamını üreten bizim gibi markaları tercih ediyorlar. Bu tercih, bizim ve onlar için bir avantaj oluyor. Elektrikli ve hibrit araçlar için geliştirilen elektrik motorları konusunda da BorgWarner olarak çok fazla tecrübeye sahibiz. Bir sonraki aşama olan güç elektroniği kontrol sistemleri konusunda yatırımlar yaptık ve bu alanda hızla büyüyoruz. Kısaca biz, mekatronik ve mekanik kısmında başarılıyız. Bu noktada ürünlerimiz ve mühendislik birimlerimizle müşterileri de yönlendiriyoruz. Mesela müşteriler, elektrik motorunun konumu konusunda kararsız kalabiliyorlar. Biz, BorgWarner olarak müşterilere farklı çözümler sunarak aktarmanın, önde, arkada ya da 4 tekerlekte olması konusunda yönlendirme yapıyoruz. Gücün aktarılmasında da zincir ya da dişli mi olacak konusunda da uzmanız.

Bu uygulamaları rekabetçi fiyatlarla dünyanın her tarafında başarıyla uygulayabiliyoruz. Bizim güç elektroniği konusunda büyümemiz gerekiyor ve çalışmalarımız sürüyor. Hibrit ve elektrik sistemlerinde kendi güç elektroniğimizi ekliyoruz. 2022'den itibaren daha aktif olacağız. Üreticiler bizi tanıyorlar ve entegre ürünlerdeki başarılarımızı da biliyorlar. Turbodan şanzımana kadar pek çok üründe dünya çapında aldığınız her iki araçtan birinde BorgWarner ürünü var.

Çin'de ve Kuzey Avrupa'da elektrikli ile hibrit otomotiv pazarı hızla büyüyor. Neden hibrite bu kadar ağırlık veriliyor?

Yılmaz: Otomotiv endüstrisinde teknolojik yenilikler ve mantıklı çözümler bazen sektörde takılıp kalabiliyor. Elektrikli araçlarda şarj konusu, hibritlerde performans beklentisi ve ödenecek ekstra para gibi kriterler var. Yeni elektrikli otomobil markalarını saymazsak otomotiv sektöründe 100 yıllık geçmişi olan üreticiler bir anda yön değiştiremiyor. Çünkü üreticilerin çalışan sayısı, fabrika kapasitesi, satış hacimleri düşünüldüğünde hızlı değişimler bir anda aniden yapılacak değişimler değil. Diğer tarafta elektrikli otomobillerde gerekli hacimde pazar yok, batarya fiyatları da düşmediği için para kazanmak çok zor. Şu anda elektrikli otomobiller için hükümetler baskı yapıyor. Fakat bunun iyi ayarlanması gerekiyor. Amerika'da elektrikli otomobiller için çok iyi bir hedef belirlenmişti ama teşvik kaldırılınca bu durum satışlara da yansıdı. Avrupa'da ise dizel tercih ediliyordu ve kimse hibrite inanmıyordu ve bu düşünce de değişiyor. Şarj edilebilir hibrit (plug in hybrid) CO_2 emisyonunu azaltmak için SUV'larda yayılıyor. Çin'de elektrikli araca yönelik büyük yatırımlar vardı ama teşvikler kalkınca elektrikli araç satışı azaldı. Benzer bir durum şimdi Almanya'da söz konusu. Kısaca dünyada elektrikli otomobillerin çoğu, teşviklerin verildiği şehirlerde tercih ediliyor. Ancak zorla güzellik olmaz. Bireysel müşterilerin alım kararlarında satın alınan para önemli. Alıcının elektrikli aracı benimsemesi için hükümetlerin teşvik etmesi gerekiyor. Pil masrafı ve maliyeti mantıklı olduğu taktirde 1-1,5 tonluk küçük ve kompakt şehir araçlarının elektrikli olması oldukça avantajlı. Özellikle kendi park yeri olan insanlar için de büyük avantaj.

Mercedes, elektrikli dünyasına büyük bir SUV ile giriş yaptı. Menzil/ağırlık ilişkisi sorunlu değil mi?

Yılmaz: Birçok markada büyük SUV'lar elektrikli üretilmeye başlandı ve bunların belli bir müşteri profili var. Bu noktada üreticiler, marka stratejileri doğrultusunda müşterilerini iyi tanıyorlar. Ancak aracın ağırlığı arttıkça, pil sayısı da artıyor. Pil ekledikçe aracın ağırlığı artarken menzili azalıyor ve işin içinden çıkamıyorsunuz. Bu noktada şarj edilebilir hibrit avantajlı oluyor. Yüksek voltajlı yani klasik hibrit sistemine sahip büyük hacimli araçlarla 48 volt hafif (mild) hibritler, 2025'te Avrupa'da uygulanacak CO_2 emisyon standartlarını tutturamayacaklar. 2025'ten sonra kompakt sınıfa kadar olan araçlar daha şanslı olacak ve orta sınıf ile üstündekiler şarj edilebilir hibrit ya da elektrikli otomobiller de kullanılacak. Bir sonraki aşamada olan 2025 ile 2030 yılları arasında orta sınıf ve üstündeki modeller şarj edilebilir hibrit ya da elektrikliye yönelecekler. 2025'ten itibaren küçük elektrikli araçların pazar payı artacak. 1500 kg ve üstündeki araçlarda rekabet artacak. 2030'a kadar şarj edilebilir hibritler ise elektrikli araca göre daha avantajlı olacaklar. Bu noktada müşteri tercihi de önemli ve ülke koşulları, insanların beklentileri de tercihleri etkileyecek. Önümüzdeki 5 yıl çok kritik ve yeni elektrikli otomobiller yollara çıkacak. 2025'e kadar 48 volt hafif hibrit ya da hibritler olacak. Bu noktada 2025'ten sonra üreticilerin büyük hedeflerinin olması gerekiyor. Diğer tarafta üreticiler, otonom sürüş üzerinde çalışmalar yapıyorlar, bağlanabilirlik teknolojilerini geliştiriyorlar, siber saldırılara karşı mücadele ediyorlar, multimedya sistemlerini uyguluyorlar. Bunların hepsi üreticiler için maliyet ama müşteriler için para harcamayı sevdikleri özellikler.

İçten yanmalı motor ne kadar süre daha otomobillerde görev yapacak?

Yılmaz: Çok güzel bir soru ama bunun cevabını kimse bilmiyor. Bu noktada yatırımcılar ve pazar aynı noktada olmalı. Elektrikli otomobiller hızla geliyorlar. Aracın tam elektrikli, şarj edilebilir hibrit, yakıt hücresi (fuel cell) olması pek çok kritere bağlı. Sonuçta elektrikli otomobillerin büyümesi, ülkelerin ekonomik yapısı ve müşterilerin alım gücü oldukça önemli. Avrupa'da ve Çin'de toplu taşıma aktif olarak kullanılıyor ama ben Michigan'da yaşıyorum ve aracım yoksa bir yerden başla bir yere gidemem. Sadece taksi kullanmalıyım. Bu noktada mobilitenin ihtiyaç olduğu noktalarda yatırım çok önemli. Soruya dönmek gerekirse, hibrit olduğu sürece içten yanmalı motor da olacak. Gördüğümüz kadarıyla hibrit şu anda

Hakan Yılmaz ile IAEC 2019'da konuşma yapmak üzere geldiği İstanbul'da görüştük.

inanılmaz büyüyor. Otomotiv sektöründe sisteme yatırım yaptığınızda 10-15 yıl sürmesi gerekiyor. P2 ve P3'e baktığımızda uzun süre kullanılması gerekiyor. Üreticiler de hibriti uzun süre kullanmak istiyor. Biz BorgWarner olarak piyasaya girecek motorlarda nasıl bir turboya ihtiyacı olacağını sürekli belirliyoruz. 48 voltta da turboya ihtiyaç var ama yüksek voltajlı yani klasik hibritte turbo yok. Şarj edilebilir hibrite yapılan yatırımın etkisi oldukça iyi. Ancak elektrikli otomobillerin satışlı artarsa şarj edilebilir hibrite olan talep azalabilir. Bizim işimiz benzini torka dönüştürüp tekerlekleri döndürmek. Benzin yoksa elektriği torka dönüştürürüz.

> ***"Bizim işimiz benzini torka dönüştürüp tekerlekleri döndürmek. Benzin yoksa elektriği torka dönüştürürüz."***

Markalar arasında ortak platformların sayısı artıyor. Bu ortaklıklar için ne düşünüyorsunuz? BorgWarner olarak bu gidişe nasıl ayak uyduruyorsunuz?

Yılmaz: Bugün rakip şirketler ortaklıklar kuruyor ve hem ar-ge maliyetini düşürüyorlar hem de riski birlikte üstleniyor. Sonuçta üreticiler kar marjını hesaplamak zorundalar. Otomotiv sektörü yatırımcıları belli bir kararlılık bekliyorlar ve yapılan yatırımların da bir sonucu olmalı. Yatırımın zamanlaması, ne zaman yapılacağı çok önemlidir. Biz elektrikli araçlar için çalışıyoruz ama konvansiyonel ürünlerle büyümeyi sürdürüyoruz. BorgWarner olarak P2, P3 modülleri, elektrik motorlarında ya da turbo sistemlerde gibi nerede farklılık oluştururuz diye düşünüyoruz. Bu farklılığı yaptığımız yerlere yöneliyoruz. Çok hızlıysanız para kaybediyorsunuz, çok yavaşsanız pazarı kaybedebiliyorsunuz. İşte doğru hızı yakalamak ve o dengeyi tutturmak gerekiyor.

Yazı: Halit Bolkan

HIZLI YÜKSELENLER

AUDI SQ2 300 HP, 250 km/s, 8,6 lt/100 km
BMW X2 M35i 306 HP, 250 km/s, 9,6 lt/100 km
CUPRA Ateca 300 HP, 247 km/s, 9,0 lt/100 km

Güçleri 300 ile 306 HP arasında değişen 2,0 lt'lik benzinli motorlar, kompakt crossover üçlüsünü kompakt spor otomobil üçlüsü haline getiriyor. Mantık ve keyfin buluşmasına acaba kim daha fazla öne çıkıyor?

Yazı: Marcel Kühler, Eray Özgür Fotoğraflar: Daniela Loof (1), Zbigniew Mazar

SQ2, aynı platform ve motoru paylaştığı Ateca ile pistte kafa kafaya rekabete girdi.

Audi

Bas-çevir kumandanın üst yüzeyinde dokunmatik panel de var.

Dijital gösterge tablosunda harita da izlenebiliyor.

İşçilik ve malzeme kalitesi çok iyi seviyede.

Spor koltuklar omuz bölümünde daha fazla destek sunabilirmiş.

BAĞLANABİLİRLİK

SQ2'nin standart multimedya donanımı nispeten zayıf. Standart olarak AUX girişli, SD kart bağlantılı radyo ve bluetooth sunuluyor. Veri transferi yapabilen ve akıllı telefon entegrasyonu sağlayan USB girişi bile opsiyonel. Navigasyon sistemi olarak iki seçenek sunuluyor. Üst paketteki sistemde DVD oynatıcı ve sabit disk de var.

Kim demiş spor otomobiller her zaman alçak ve kullanışsız olmalı diye? Otomotiv dünyasının pek çok alanında olduğu gibi dinamik otomobillerde de bazı değişimlerin gerçekleşmesi kaçınılmaz. Audi SQ2, BMW X2 M35i ve Seat'ın yeni alt markası CUPRA'nın Ateca yorumundan oluşan üçlümüz, yüksek tavanlı kompakt otomobillerin biraz dopingle klasik tarifleri yansıtan spor otomobillerden çekinilmemesi gerektiğini gösteriyor. Aksine, gövdelerinde barındırdıkları pratik detaylar sayesinde spor otomobil keyfini günlük kullanım kolaylığıyla birleştiren bu türün üç önemli oyuncusundan acaba hangisi karşılaştırmanın sonunda akla ve kalbe daha fazla hitap ediyor?

Motor/şanzıman

Üç kompakt SUV da performans için benzer reçetelere başvuruyor: 4 silindirli,

YAKIT EKONOMİSİ
DACIA ECO-G'DEN SORULUR!

daciaturkiye

Hakkını ver.
dacia.com.tr

Dacia ECO-G LPG serisi ile ilgili ayrıntılı bilgi tüm Dacia Yetkili Satıcılarında ve dacia.com.tr'de.

BMW

X2, rakipleri karşısında açık ara daha aktif bir sürüş sunmasıyla öne çıkıyor. 450 Nm'lik tork etkileyici.

BAĞLANABİLİRLİK

Multimedya donanımı BMW'den beklendiği gibi kapsamlı. Navigasyon sistemi ve entegre SIM kart üzerinden internet bağlantısı standart donanımda. DAB+ radyo, Apple CarPlay ve kablosuz şarj sistemiyse opsiyon listesinde yer alıyor.

Sürüş modları arasında büyük farklar bulunuyor. iDrive sistemi kolay kullanılıyor.

X2'nin kokpiti basit tasarımlı ve sürücüyü sarıyor. Başka bir deyişle çok ferah değil.

Opsiyonel M spor koltukların yan destekleri çok iyi.

2,0 lt'lik benzinli turbo motorlar. Audi ve CUPRA'nın orta güç üniteleri 300 HP üretirken BMW, 306 HP ile sadece marjinal olarak daha güçlü. BMW'nin Audi ve CUPRA karşısındaki önemli farkı, 450 Nm ile sahip olduğu 50 Nm'lik tork avantajı olarak dikkat çekiyor.

X2 M35i'nin gerçek hayatta sübjektif olarak en güçlü hissettirmesinin ardındaki sır bu detayda gizli. 1651 kg ile karşılaştırmanın en kilolusu olan X2 rakiplerinden yaklaşık 100 kg daha ağır. Ancak buna rağmen otomobilin hızlanma isteği her devirde çok etkileyici ve ortama yaydığı sesler de Audi ve CUPRA'ya göre daha güçlü ve canlı.

Audi SQ2 **4,7 saniyede** 0'dan 0-100 km/s'ye ulaşıp bu konuda en iyi oluyor.

SQ2 ve Ateca'nın performanslı kullanımda biraz gecikmeli vites değiştiren 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanına karşın X2'nin 8 ileri vitesli tork konvertörlü otomatiği belirgin bir biçimde daha çabuk. Ancak hızlanma değerlerine bakıldığında BMW'nin rakiplerinin gerisinde kaldığı görülüyor. 0-100 km/s hızlanmasında Audi SQ2, 4,7 saniyede ipi önde göğüslerken 0-200 km/s'de Cupra Ateca 19,2 saniye ile en iyi değere imza atıyor.

Böylesine güçlü ve hızlı otomobillerin artık benzin düşmanı olmadığını üç otomobil de açıkça belli ediyor. Gaz pedalına nazik davranıldığında çok mütevazı tüketim değerlerine ulaşmak mümkün oluyor. Öyle ki Audi'de 6,6 lt/100 km'lik minimum ve 8,6 lt/100 km'lik ortalama test tüketime imza atıyor. Ortalama tüketimde BMW 1 litre fazlasına duyuyor ancak sunulan performansa göre kabul edilebilir sınırlar içinde kalıyor. CUPRA ise iki modelin ortasında yer alıyor.

Sürüş dinamikleri

BMW X2 M35i, SUV kullanmak nasıl keyif verebilir sorusunun cevabını pistte etkileyici bir biçimde veriyor. Sürücüye güven aşılayan bir çeviklikle virajları yutan kompakt crossover çok da uzun sayılmayacak bir zaman öncesine kadar ancak safkan spor otomobillerin ulaşabildiği hızlara imza atıyor.

MANUFACTURERS' WORLD RALLY CHAMPIONS
HYUNDAI MOTORSPORT
2019

2019 FIA DÜNYA RALLİ ŞAMPİYONU*

HYUNDAI SHELL MOBIS DÜNYA RALLİ TAKIMI

* FIA tarafından açıklanan resmi sonuçlara göre.

HYUNDAI N

Ateca'nın kokpiti derli toplu tasarlanmış. Kullanılan malzemeler rakipleri kadar değerli bir etki yaratmıyor.

CUPRA

Brembo imzalı yüksek performanslı fren sistemine rağmen fren mesafesi uzun.

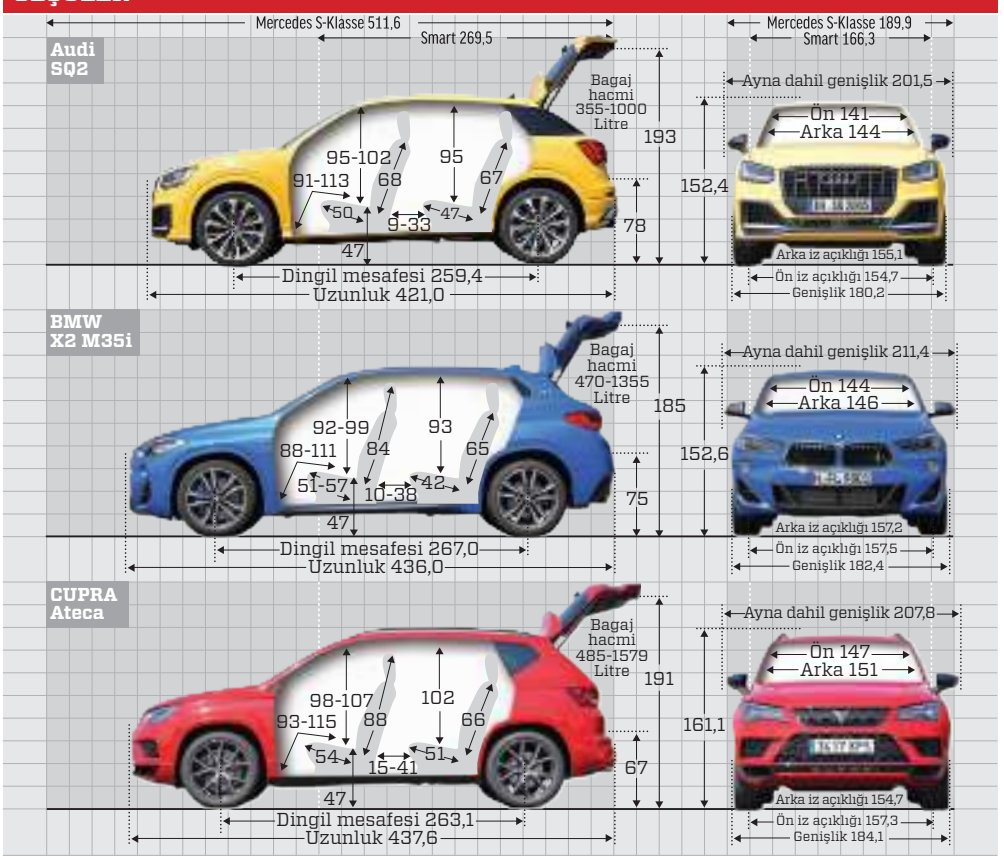
Opsiyonel spor koltuklar bacaklara daha fazla destek verebilirmiş.

Ateca'nın hem kabini hem de bagajı karşılaştırmanın en cömert genişliğine sahip.

BAĞLANABİLİRLİK

Rakiplerinden daha uygun fiyatlı olsa da sunulan multimedya donanımları neredeyse eksiksiz. Radyo, harici bağlantılar, Apple CarPlay ve android Auto, navigasyon sistemi ve kablosuz şarj standart. Sadece dijital radyo opsiyonel.

ÖLÇÜLER



Hızlı İspanyol limitlerini aştığında inatçı bir biçimde ön tekerlekleri üzerinde kaymaya başlıyor.

CUPRA Ateca, üçlünün içinde akla daha fazla hitap eden model olarak dikkat çekiyor.

Sürücüye kristal berraklığında geri bildirim sunup çok yüksek olan limitleri hakkında haber veren direksiyon, çok direkt ve net bir yönlendirme yeteneğine sahip. Dar dönüşlerin çıkışında en iyi tutunmayı sunabilen otomobilin 1:43,5 dakikalık tur zamanı, rakiplerinin en iWyi zamanına 2 saniyeden fazla fark atması anlamına geliyor.

Audi SQ2 ve CUPRA Ateca, aynı altyapıyı kullandıkları için prensipte çok benzer bir sürüş karakterine sahip. Ancak aradaki nüanslarda ibre Audi'den yana dönüyor. Bilinçli ağırlık transferleri sonucunda otomobilin arka kısmı kontrollü bir harekete giriyor ve daha fazla sürüş keyfi sunuyor.

İspanyol SUV ise kurallara daha bağlı ve çizgisini takip ediyor. Limitler aşıldığındaysa ön tekerlekleri üzerinde kaymaya başlıyor. Otomobilin kurallara sıkı sıkıya bağlı sürüş karakteri sürüş güvenliği açısından iyi bir tercih ama sürüş dinamizmi açısından tatmin faktörü azalıyor.

CUPRA'nın opsiyon listesindeki 4 pistonlu Brembo fren sistemi rakipleri gibi çok iyi bir dozlama karakteri sunsa da 35,8 metrelik sıcak fren mesafesi rakiplerinden uzun.

Karoser

Sürüş özellikleri ve performans konularından aklımızda belli bir resim oluşmaya başladı. Peki, sıra daha rasyonel özelliklere geldiğinde durum acaba nasıl?

TEKNİK VERİLER

	AUDI SQ2	BMW X2 M35i	CUPRA Ateca
Silindir/Supap	4/16	4/16	4/16
Eksantrik tahriki	Triger kayışı	Zincir	Triger kayışı
Çap/Strok	85,5 / 92,8 mm	82,0 / 94,6 mm	85,5 / 92,8 mm
Silindir hacmi	1984 cc	1998 cc	1984 cc
Maksimum güç	221 kW/300 HP, 5300 – 6500 d/d	225 kW/306 HP, 5000–6250 d/d	221 kW/300 HP, 5300–6500 d/d
Maksimum tork	400 Nm 2000 – 5200 d/d	450 Nm 1750 – 4500 d/d	400 Nm 2000 – 5200 d/d
Şanzıman/ Aktarma	7 ileri vitesli, çift kavramalı otomatik / 4x4, sürekli	8 ileri vitesli, otomatik / 4x4, sürekli	7 ileri vitesli, çift kavramalı otomatik / 4x4, sürekli
Yürüyen aksam	ön: McPherson-salıncak, arka: çok kollu aks; viraj denge çubuğu ESP	ön: McPherson-salıncak, arka: çok kollu aks; viraj denge çubuğu; adaptif amortisörler ESP	ön: McPherson-salıncak, arka: çok kollu aks; viraj denge çubuğu; adaptif amortisörler ESP
Dönüş çapı sol sağ	11,3/11,3 m	11,9/11,8 m	11,8/12,0 m
Fren	hava kanallı disk; ABS, fren asistanı	hava kanallı disk; ABS, fren asistanı	hava kanallı disk; ABS, fren asistanı
Standart lastik	235/45 R 18	225/45 R 19	245/40 R 19
Test aracı lastik ölçüsü	235/40 R 19 Y	225/45 R 19 Y	245/40 R 19 W
Lastik markası	Hankook Ventus S1 Evo 2	Pirelli P Zero	Bridgestone Turanza T005

TEST VERİLERİ

AĞIRLIKLAR			
Fab. verisi boş ağırlık/ölçüm değeri	1510/1561 kg	1610/1651 kg	1540/1559 kg
Azami yüklü ağırlık/ taşıma kapasitesi	2065/504 kg	2190/539 kg	2150/591 kg
Römork kapasitesi frenli/frensiz	1400/750 kg	– / –	2100/750 kg
Tavan taşıma kapasitesi	60 kg	75 kg	75 kg
PERFORMANS			
0 - 50 km/s	1,9 sn	1,9 sn	1,8 sn
0 - 100 km/s	4,7 sn	5,1 sn	4,8 sn
0 - 150 km/s	10,0 sn	10,4 sn	9,9 sn
0 - 200 km/s	19,5 sn	19,4 sn	19,2 sn
Maksimum hız	250 km/s (limitli)	250 km/s (limitli)	247 km/s
Yol tutuş	1 : 45,8 dk	1 : 43,5 dk	1 : 45,9 dk
18 m aralıklı slalom hızı	65,9 km/s	66,7 km/s	66,1 km/s
FREN MESAFESİ			
100-0 km/s (soğuk)	8,8/34,1/77,9 m	8,7/34,1/78,4 m	8,8/34,8/79,8 m
100-0 km/s (sıcak)	34,2 m	34,6 m	35,8 m
GÜRÜLTÜ			
Rölantide	45 dB(A)	44 dB(A)	43 dB(A)
50 km/s (3. vites)	59 dB(A)	62 dB(A)	61 dB(A)
100 / 130 km/s (son vites)	68 / 70 dB(A)	66 / 69 dB(A)	66 / 69 dB(A)
TÜKETİM			
Test/WLTP	8,6/8,4 lt/100 km	9,6/8,2 lt/100 km	9,0/8,3 lt/100 km
Minimum/maksimum	6,6/23,2 lt/100 km	7,3/29,5 lt/100 km	6,7/23,6 lt/100 km
CO_2 (test tüketimine göre/WLTP)	204 / 191 g/km	227 / 184 g/km	213 / 198 g/km
Depo/Menzil	55 lt / 640 km	61 lt / 635 km	55 lt / 611 km

Duygulara hitap eden ve keyif veren özelliklerin yanında pratiklik de bir karşılaştırmanın olmazsa olmaz değerlendirmeleri arasında yer alıyor. Ve bu bağlamda aile dostu CUPRA Ateca öne çıkıyor. Burada bir noktayı açıklamamız gerekiyor. Ölçtüğümüz şey sadece değişkenlik değil. Değişkenlikte BMW standart olarak üç parçalı bir arka koltuk sunmasıyla puan alıyor. Ancak yaşam alanında ve bagajda sunulan genişlikte Ateca'nın eline kimse su dökemiyor. SQ2 ve X2 M35i'nin ön koltuk sırası sadece daha dar olmakla kalmıyor, baş mesafesinde de geride kalıyor.

Arkada sunulan yaşam alanı ve özellikle de diz mesafesinde Ateca uzun boylular için bile yeterliden fazlasına sahip. CUPRA Ateca'nın bu bölümdeki başarısı bagaj hacmi ve taşıma kapasitesiyle de taçlanıyor.

Audi ve BMW bu bölümde ölçülebilir değerlerde olmasa bile başka konularda kendilerine has kozlara sahip. Audi'de etkileyici bir işçilik kalitesi sunulurken BMW hem pratik kontrol sistemi hem de en kapsamlı güvenlik donanımıyla fark yaratıyor.

Sürüş konforu

Üç kompakt sporcu da daha önce test ettiğimiz "güçsüz" kardeşlerine göre birtakım konfor tavizleri veriyor. Standart olarak adaptif amortisörlerle donatılan CUPRA Ateca, yüksüz durumda en rahat otomobil izlenimini veriyor ve hem düşük hem de yüksek hızda yoldaki pürüzlerin büyük bir kısmını başarıyla ütülüyor. Yüklü durumdaysa işler değişiyor ve yüksüzken uyumsuz bir izlenim bırakan BMW'nin yay-amortisör işbirliği akıcı bir karaktere bürünüyor. Karşılaştırmanın adaptif süspansiyonsuz tek modeli olan Audi her iki koşulda da sert kalıyor. CUPRA'nın konfor konusundaki bir başka artısı da rakiplerinden daha başarılı olan gürültü yalıtımı.

YAKIT TÜKETİMİ

AB normu (Fabrika verisi)	8,4	8,2	8,3
Tutumlu (Test)	6,6	7,3	6,7
Maksimum (Test)	23,2	29,5	23,6
Ortalama test tüketimi	8,6 lt	9,6 lt	9,0 lt

Puanlanan test tüketimi 108 km'lik karma bir rota(şehir içi, şehir dışı, otoyol) üzerinden hesaplanıyor. AB normu tüketimi, tutumlu ve maksimum profilleri sadece fikir vermesi açısından açıklanırken, puanlama üzerinde bir etkileri yok.

PUAN TABLOSU

KAROSER			
Ön yaşam alanı	100	69	70	77
Arka yaşam alanı	100	60	60	66
Görüş açıları	70	49	46	50
Kullanım/Fonksiyon	100	86	90	88
Bagaj hacmi	100	27	45	49
Değişkenlik	100	37	43	33
Yükleme/Çekme kapasitesi	50/30	35	28	48
Güvenlik donanımı	150	70	76	66
Malzeme kalitesi/İşçilik	100/100	158	156	149
BÖLÜM PUANI	**1000**	**591**	**614**	**626**
SÜRÜŞ KONFORU				
Ön koltuk konforu	150	126	128	125
Arka koltuk konforu	100	69	71	71
Ergonomi	150	131	133	131
İç gürültü	50	29	30	31
Gürültü hissi	100	63	60	64
Klima	50	36	37	37
Yaylanma (boş)	200	126	128	134
Yaylanma (dolu)	200	126	131	128
BÖLÜM PUANI	**1000**	**706**	**718**	**721**
MOTOR/ŞANZIMAN				
Hızlanma	150	137	134	137
Esneklik	100	–	–	–
Maksimum hız	150	90	90	88
Şanzıman	100	80	86	80
Güç dağılımı	50	38	39	38
Çalışma karakteri	100	78	79	78
Tüketim	325	218	199	211
Menzil	25	11	11	10
BÖLÜM PUANI	**1000**	**652**	**638**	**642**
SÜRÜŞ DİNAMİKLERİ				
Yol tutuş	150	91	99	90
Slalom	100	70	74	71
Yönlendirme	100	86	88	86
Düz gidiş	50	38	36	37
Fren dozlaması	30	21	21	21
Fren mesafesi (soğuk)	150	109	109	102
Fren mesafesi (sıcak)	150	108	104	92
Çekiş	100	88	90	86
Sürüş güvenliği	150	129	130	129
Dönüş çapı	20	11	9	9
BÖLÜM PUANI	**1000**	**751**	**760**	**723**
TOPLAM	**4000**	**2700**	**2730**	**2712**
SIRALAMA		**3**	**1**	**2**

SONUÇ

Kalp atışlarını hızlandıran sürüş dinamizmi ve yeterli konforuyla fark yaratan BMW X2 M35i iki rakibini de geride bırakmayı başarıyor. Sportif tasarım da tat verirken motorun yüksek yakıt tüketimi puan kaybetmesine neden oluyor. Kullanışlı karoseriyle aile otomobili olabilecek kaliteler barındıran CUPRA Ateca bununla birlikte sürüş dinamizminde BMW'nin seviyesini yakalayamıyor. Konfor ve kabin genişliğinde geride kalan Audi SQ2 hızlanma performansıyla spor otomobil hissini tam anlamıyla yaşatıyor.

Continental
The Future in Motion

Yola çıkana arka çıkar.

Test şampiyonu Continental'den,
en iyi kış performansı için:
WinterContact TS 860

Auto Bild
TEST WINNER 2019
53 winter tires tested
Continental
WinterContact TS 860
225/45 R 17 91 H
Issue 39/2019

auto motor und sport
Test Result | Issue 21/2018
TEST WINNER
Highly Recommended
CONTINENTAL WinterContact TS 860
205/55 R 16 H

GERMAN TECHNOLOGY
continental-lastikleri.com.tr

maximum
Ayrıntılı bilgi: maximum.com.tr

31 Aralık'a kadar!

Maximum Kart'ınıza özel peşin fiyatına
8 taksit!

KIŞLIK AYAKKABILAR

Kompakt sınıftan orta üst sınıfa uzanan geniş bir yelpazeye hitap eden 13 kış lastiğini karda, kuru ve ıslak asfaltta test ettik.

Lastik üreticileri bir lastik modelinin özelliklerini sergilemek isterse bunu diyagramlarla gerçekleştirir. Lastik etiketi bu konuda önemli bir role sahip değil. Ancak tüketiciler bir lastiğin özelliklerini anlamak için çoğunlukla üzerindeki etikette yer alan harf veya değerlere bakar. Bizse ne diyagramlara ne de etiketlere bakıyoruz. Hangi lastiğin ne gibi özelliklere sahip olduğunu bulmak adına test edeceğimiz lastikleri serbest piyasada rastgele satıcılardan, kim olduğumuzu, lastiği ne için satın aldığımızı belirtmeden satın alıyoruz. Sonrasında rotamızı lastik testleri için özel olarak inşa edilmiş test merkezlerine çevirip teknolojinin imkan verdiği en modern test yöntemlerini kullanıyoruz. Etiket, tüketicilere bir lastiğin, verimliliği, ıslak tutunma performansı (fren) ve yuvarlanma gürültüsü konularında harflerle kodlanmış temel bilgiler veriyor. Yavaşlama, güç aktarımı, yönlendirme netliği veya sürüş dengesi gibi kriterleri farklı zeminlerde aynı koşullar altında gerçekleştiriyoruz. Konfor ve suda kızaklama da notunu verdiğimiz kriterler arasında yer alıyor.

Her şeyi yapabilen bir lastik bulmak neredeyse imkansız. Çoğunlukla "ya, ya da" kelimelerinin kullanıldığı cümleler ortaya çıkıyor.

Kış lastikleri sadece kuru ve bakımlı asfaltta değil...

... karlarla kaplı zeminlerde de yüksek tutunma sergilemek zorundadır.

Testteki lastikler

1 Austone SP 901
2 Conti WinterContact TS 850 P
3 Dunlop Winter Sport 5
4 Falken Eurowinter HS01
5 Fortuna Winter UHP
6 Goodride SW608
7 Goodyear UltraGrip Performance Gen-1
8 Maxxis Arctictrekker WP05
9 Michelin Alpin 5
10 Nexen Winguard Sport 2
11 Nokian WR A4
12 Pirelli Winter Sottozero 3
13 Vredestein Wintrac Pro

Her şeyi çok iyi yapabilen bir kış lastiği geliştirmek çok karmaşık bir iştir. Mühendislerin, karlı, ıslak ve kuru zeminde yola iyi tutunan, verimli bir biçimde yuvarlanan ve uzun ömürlü olan bir lastiği üretilmek için hamur, profil tasarımı ve karkas yapısı gibi pek çok unsuru ayarlaması gerekiyor. Bu esnada bazı "çakışmalar" da ortaya çıkıyor. Örneğin bir lastiğin verimliliğini arttırdığınızda bu sefer ıslak zemindeki tutunma kabiliyetinden taviz vermeniz gerekir. Ya da tam tersi. Daha iyi bir yönlendirme netliği için profil derinliği azaltıldığında lastik daha erken yüzmeye başlıyor. Kardaki tutunmayı arttırmak için lamel sayısı arttırıldığında bu kez kuru zemindeki tutunma performansı azalıyor. Uzun sözün kısası her şeyi yapabilen lastikler gerçekten de istisnai olarak karşımıza çıkıyor.

Tavsiye edilebilir bir kış lastiği her şeyi son derece iyi bir biçimde yapabilir. Ancak her kategoride en iyi olmak gibi bir zorun-

luluğu yoktur. Tıpkı testin galibi Goodyear UltraGrip Performance Gen-1 gibi. V profilli lastik, karda ve kuru zeminde yüksek güvenlik rezervleri sunarken özellikle ıslak asfaltta çok iyi tutunuyor. Ancak buna rağmen hiçbir disiplinde birinci sırayı elde etmedi. Austone SP 901, karla kaplı zeminde en iyi tutunmaya sahip. Çinli lastik ıslak zemindeyse faciaya yol açabilir. Islak zeminde tutunma için olmazsa olmaz olan silika, bu lastikte muhtemelen eser miktarda kullanılmış. Falken ve Michelin'in 80 km/s'de yüzmeye başladığı bir ortamda Austone'un yüzeyle teması 64 km/s'de kesiliyor. Michelin'in durduğu anda Austone yaklaşık 54 km/s hızla hareketini sürdürüyor. Austone bu eksikleri fark etmiş olmalı ki lastiğin yeni sürümünde asimetrik profili elden geçirmiş. Dikkate değer: Michelin karşılaştırmada eski nesil Alpin ile yer almasına rağmen özellikle ıslak zeminde mükemmel bir performans ortaya koyup birinciliği küçük bir farkla kaçırıp ikinci sıranın sahibi oluyor. Vredestein Wintrac Pro da bir ıslak zemin ustası ve kuru zeminde de çok yüksek bir sürüş güvenliği sunuyor. Nokian WR A4 ve Pirelli Winter Sottozero 3 da kuru zeminde başarılı ancak karda zayıflık gösteriyor. Nokian ve Conti TS 850 P'nin tavsiye edilir notu almamasının en büyük sebebi ıslak zemindeki uzun fren mesafesi. Michelin'in durduğu yerde ikisi de yaklaşık 30 km/s hızında.

TEST OTOMOBİLİ

190 HP gücündeki, arkadan itişli BMW 520d. 4x4 versiyonu da var.

Düşük ağırlık, yüksek verimlilik

Continental için teselli şu: Satın aldığımız lastik bir otomobil üreticisi için verimlilik odaklı üretilen özel bir seri. 10,4 kg'lik TS 850 P yuvarlanma direncinin en iyisi. 13 kg'lik Falken Eurowinter HS01 bu bölümün en kötüsü. Austone (11,7 kg) ise daha verimli.

Yazı: Paul Englert, Martin Urbanke - Eray Özgür

1- Her test sonrasında veriler akarılıp değerlendiriliyor. 2- Limitteki sürüş karakteri sübjektif olarak değerlendiriliyor. 3- Doğru basınç önemlidir.

Fotoğraflar: Daniela Loof (4), Klaus

BÖYLE TEST EDİYORUZ

1 SATIN ALMA

Testteki tüm lastikleri anonim olarak bayilerden ve internet üzerinden takım olarak satın alıyoruz. 2018 sonu ve 2019 başında piyasada olan lastikler tercih edildi.

2 SUBJEKTİFLİK

Bir lastiğin sürüş tutumunu ve kontrol edilebilirliğini tekrarlanabilir sürüş manevralarını ESP açık ve kapalı olmak üzere iki farklı durumda kar, ıslak ve kuru zeminde test ediyoruz. Ancak bu şekilde bir lastiğin spontane gelişen bir engel aşma manevrasında güvenlik sunup sunmadığını anlayabiliriz. Konfor özellikleri de yine tecrübeli test pilotlarımız tarafından subjektif olarak değerlendiriliyor.

3 YUVARLANMA DİRENCİ

Yuvarlanma direncini AB'nin lastik etiket kriterlerine göre birbirinden bağımsız iki farklı test merkezinde ölçüyoruz.

Test lastikleri için güncellemeler

Austone 2019 ortasından bu yana: Suda tutunma güncellemesi (E yerine C), karda daha iyi tutunma, daha düşük yuvarlanma direnci. **Continental** Değişiklik yok. Test edilen versiyon (101V) bir otomobil üreticisinin spesifik beklentilerine göre üretilmiş bir seri. Genel kullanım için 97H serisi tercih edilmeli. **Good-ride** Halef model Z-507 2019 kış sezonunda satışta **Maxxis** Halef model WP06 2019 kış sezonunda satışta. **Michelin** Halef model Alpin 6 satışta. **Dunlop, Falken, Fortuna, Goodyear, Nexen, Nokian, Pirelli, Vredestein** Değişiklik yok.

225/55 R 17 V M+S

Austone
SP 901

AB etiket sınıfı: E/E/72 dB(A)

Kar

		Değer / Puan	
Fren, 50 – 0 km/s	40	27,6 m	40
Sürüş güvenliği	30	–	22
Yol tutuş (789 m), süre	15	52,0 sn	13
Güç aktarımı	40	3377 N	36
Yanal tutunma	25	–	23

Fren ve yanal tutunma performansıyla karlı zeminin en iyisi. Genel olarak başarılı.

150 Puan | **134 Puan**

Islak

		Değer / Puan	
Suda kızaklama, dikey	25	64,4 km/s	7
Suda kızaklama, yanal	10	–	0
Fren, 100 – 0 km/s	40	73,6 m	0
Sürüş güvenliği	45	–	3
Yol tutuş (1823 m), süre	20	107,9 sn	2
Dairesel pist (58 m çap), süre	10	15,2 sn	3

Abartılı derecede düşük tutunma. Ağırlık transferinde çok huzursuz, ıslak zeminde gerçek bir tehlike.

150 Puan | **15 Puan**

Kuru

		Değer / Puan	
Fren, 100 – 0 km/s	40	44,0 m	35
Sürüş güvenliği	30	–	13
Yol tutuş (1650 m), süre	20	57,9 sn	19
Konfor	10	–	5
Yuvarlanma direnci	25	8,53 kg/t	17
Slalom, 18 m	15	55,7 km/s	13
Gürültü, 80 km/s	10	70 dB(A)	9

Başarılı fren ve çok sessiz. Yol tutuşta biraz hantal ve hafif önden kayma eğilimi.

150 Puan | **111 Puan**

Toplam puan 450 | **260 Puan**

SIRALAMA **12** Karda çok iyi tutunma, ıslak zeminde çok tehlikeli

Continental	Dunlop	Falken	Fortuna	Goodride	Goodyear	Maxxis	Michelin	Nexen	Nokian	Pirelli	Vredestein
	otohaber Kesinlikle tavsiye edilir				otohaber TEST GALİBİ		otohaber Kesinlikle tavsiye edilir	otohaber Kesinlikle tavsiye edilir		otohaber Kesinlikle tavsiye edilir	otohaber Kesinlikle tavsiye edilir
WinterContact TS 850 P	Winter Sport 5	Eurowinter HS01	Winter UHP	SW608	UltraGrip Performance Gen-1	Arctictrekker WP05	Alpin 5	Winguard Sport 2	WR A4	Winter Sottozero 3	Wintrac Pro
AB etiket sınıfı: B/C/72 dB(A)	AB etiket sınıfı: C/B/69 dB(A)	AB etiket sınıfı: E/B/72 dB(A)	AB etiket sınıfı: C/C/72 dB(A)	AB etiket sınıfı: C/C/72 dB(A)	AB etiket sınıfı: C/B/70 dB(A)	AB etiket sınıfı: E/C/72 dB(A)	AB etiket sınıfı: C/B/71 dB(A)	AB etiket sınıfı: E/B/71 dB(A)	AB etiket sınıfı: C/B/72 dB(A)	AB etiket sınıfı: C/B/72 dB(A)	AB etiket sınıfı: E/B/72 dB(A)
Değer / Puan	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**
28,1 m 38	28,8 m 35	28,7 m 35	28,5 m 36	33,2 m 17	28,7 m 35	29,4 m 32	28,9 m 34	29,3 m 33	29,5 m 31	30,7 m 27	29,9 m 30
– 24	– 28	– 18	– 16	– 5	– 25	– 20	– 13	– 14	– 24	– 22	– 22
52,2 sn 13	51,5 sn 14	53,2 sn 12	53,0 sn 12	63,9 sn 0	52,2 sn 13	51,7 sn 14	53,7 sn 11	52,4 sn 13	52,0 sn 14	52,7 sn 13	51,1 sn 15
3387 N 36	3293 N 32	3340 N 34	3434 N 38	2678 N 9	3370 N 35	3199 N 29	3498 N 40	3293 N 32	3293 N 32	3058 N 23	3286 N 32
– 10	– 16	– 10	– 15	– 7	– 14	– 14	– 11	– 15	– 12	– 10	– 10
Karda iyi bir his veriyor. Başarılı yönlendirme. Arka tekerleklerde ani tutunma kaybı.	Canlı ve kendinden emin sürüş özellikleri, yüksek tutunma. Çok güvenli.	Konforlu bir denge sunsa da düşük yanal tutunma yüzünden performansı düşük.	Başarılı çekiş, virajlarda ağırlık transferine karşı duyarlı	Karda yetersiz, çok az tutunuyor. Belirsiz, gecikmeli tepkiler. Ani tutunma kaybı.	İyi tutunma ve hesaplanabilir tepkiler. Karlı zeminlerde de iyi huylu.	Hızlı tur zamanlarına imkan veren net geri bildirim. Arkadan kayma eğilimli.	Büyük direksiyon açısı gerektiriyor, güç aktarımında en iyi değerler.	Yeterince dengeli ama ani tutunma kaybı olabiliyor. Çevik.	Sürücüye büyük güven veriyor. Çevik ve net. Berrak geri bildirim.	Ön aksta yüksek tutunma ve netlik. Arka tekerlekler önler kadar tutunmuyor.	Karda en iyi süreye imza atsa da hünerli eller istiyor. Frenler ve yanal tutunma ortalama.
121 Puan	**125 Puan**	**109 Puan**	**117 Puan**	**38 Puan**	**122 Puan**	**109 Puan**	**109 Puan**	**107 Puan**	**113 Puan**	**95 Puan**	**109 Puan**
Değer / Puan	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**
72,9 km/s 16	77,2 km/s 21	80,3 km/s 25	67,0 km/s 10	72,7 km/s 16	77,4 km/s 22	74,2 km/s 18	79,6 km/s 24	72,0 km/s 15	68,2 km/s 11	74,0 km/s 18	75,5 km/s 19
– 5	– 9	– 10	– 1	– 3	– 10	– 8	– 8	– 2	– 2	– 8	– 8
57,7 m 28	55,2 m 34	57,7 m 28	64,4 m 13	56,7 m 30	54,4 m 35	61,4 m 19	52,2 m 40	53,9 m 37	56,6 m 30	54,2 m 36	52,7 m 39
– 31	– 37	– 27	– 14	– 29	– 41	– 23	– 45	– 36	– 33	– 40	– 42
93,5 sn 15	90,0 sn 18	93,7 sn 14	100,6 sn 8	93,5 sn 15	90,5 sn 18	96,4 sn 12	88,4 sn 20	91,2 sn 17	93,3 sn 15	90,6 sn 18	89,1 sn 19
13,1 sn 8	12,7 sn 9	13,2 sn 8	13,9 sn 6	13,4 sn 8	12,5 sn 10	13,7 sn 7	12,6 sn 10	12,7 sn 9	12,9 sn 9	12,7 sn 9	12,3 sn 10
Rötarlı yönlendirme, yeterli güç aktarımı. Vasat tutunma özellikleri.	Geç suda kızaklama, kısa fren mesafesi, canlı sürüş. Güvenlik rezervleri yüksek.	En iyi suda kızaklama performansı, huzurlu ancak güç aktarımı vasat.	Şaşırtıcı derecede rahat yönlendiriliyor ama sonrasında büyük bir arkadan kayma eğilimi.	Başarılı çekiş, virajlarda arka aks dengeli ama önden kayıyor.	İyi tutunma ve mükemmel çekiş. Büyük direksiyon açısı gerektiriyor.	Yol tutuşta yavaş, yanal tutunma ve fren performansı zayıf. ABS ile uyumsuz.	Islak zeminde en yüksek tutunmayı sağlıyor. Hızlı, canlı ve fren performansı çok iyi.	Başarılı çekiş, dengeli. Ancak suda kızaklamada zayıflık gösteriyor.	Başarılı denge, güç aktarımı iyi. Erken yüzmeye başlıyor.	Yüksek yanal tutunma, çok iyi denge. Islak zeminde çok dengeli.	Yüksek yanal tutunma, başarılı yavaşlama, küçük direksiyon açısı. Islak zeminde güçlü.
103 Puan	**128 Puan**	**112 Puan**	**52 Puan**	**101 Puan**	**136 Puan**	**87 Puan**	**147 Puan**	**116 Puan**	**100 Puan**	**129 Puan**	**137 Puan**
Değer / Puan	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**	**Değer / Puan**
44,9 m 32	44,4 m 34	44,8 m 33	46,3 m 28	44,1 m 35	44,4 m 34	45,2 m 31	43,6 m 36	44,6 m 33	43,2 m 37	42,3 m 40	43,9 m 35
– 18	– 17	– 26	– 7	– 19	– 20	– 29	– 21	– 21	– 28	– 28	– 30
58,5 sn 18	57,8 sn 19	58,0 sn 19	59,5 sn 16	58,0 sn 19	58,1 sn 19	57,6 sn 20	57,5 sn 20	58,0 sn 19	57,7 sn 19	57,6 sn 20	57,4 sn 20
– 7	– 8	– 7	– 6	– 6	– 8	– 7	– 7	– 8	– 8	– 8	– 7
7,52 kg/t 25	7,83 kg/t 22	9,69 kg/t 7	8,28 kg/t 19	8,46 kg/t 17	8,02 kg/t 21	8,98 kg/t 13	8,17 kg/t 19	8,60 kg/t 16	7,61 kg/t 24	8,41 kg/t 18	8,70 kg/t 15
56,6 km/s 14	56,3 km/s 14	57,5 km/s 15	56,5 km/s 14	57,0 km/s 14	56,6 km/s 14	56,9 km/s 14	55,8 km/s 13	56,7 km/s 14	58,2 km/s 15	57,4 km/s 15	57,8 km/s 15
71 dB(A) 8	73 dB(A) 6	71 dB(A) 8	71 dB(A) 8	69 dB(A) 10	71 dB(A) 8	71 dB(A) 8	71 dB(A) 8	69 dB(A) 10	72 dB(A) 7	72 dB(A) 7	71 dB(A) 8
En verimli lastik. Erken önden kayma eğilimi ve hantal sürüş özellikleri.	Biraz ortada kalmış hissettiriyor. Önden kayma ve ağırlık transferi tepkileri. Gürültülü	Ağırlık transferleri ve viraj içi frenlemede dengeli. Başarılı sürüş güvenliği.	Ağırlık transferinde arkadan kayıyor. Fren hissi zayıf.	Yeterli denge sunuyor ve sürprize yer vermiyor. Ancak tutunma kısıtlı.	Çok spontan tepki vermese de dengesi yeterli. Kuru zeminde çok öne çıkmıyor.	Çok olgun sürüş özellikleri, ağırlık transferinde başarılı şerit dengesi, yüksek yuvarlanma direnci.	Tutunma seviyesi ve denge tur sayısı arttıkça azalıyor, hızlı şerit değişiminde hantal.	Sessiz ve konforlu. Hesaplanabilir ve hantal tepkiler.	Çok iyi huylu sürüş özellikleri ve yüksek tutunma seviyesi.	En kısa fren mesafesi ve slalomda hızlı. Çok güvenli ve limitteyken de dengeli.	Kuru zeminde zayıflık göstermiyor. Çok başarılı denge ve güvenli sürüş.
122 Puan	**120 Puan**	**115 Puan**	**98 Puan**	**120 Puan**	**124 Puan**	**122 Puan**	**124 Puan**	**121 Puan**	**138 Puan**	**136 Puan**	**130 Puan**
346 Puan	**373 Puan**	**336 Puan**	**267 Puan**	**259 Puan**	**382 Puan**	**318 Puan**	**380 Puan**	**344 Puan**	**351 Puan**	**360 Puan**	**376 Puan**
7 Alışılmışın dışında ıslak zeminde zayıf tutunma. En iyi yuvarlanma direnci.	**4** Tüm yüzeylerde çok iyi performans. Zor şartlar alında da yüksek güvenlik.	**9** Islak fren testinde vasat ve yüksek yuvarlanma direnci.	**11** Karda yola iyi tutunuyor ama ıslak ve kuru zemin fren performansı zayıf.	**13** Buz ve kar sorun yaratıyor. Kış lastiği olmaya uygun değil.	**1** Her koşulda çok güvenli sürüş özellikleri sunmasıyla test galibi oluyor.	**10** Islak zemindeki zaaflar ciddi puan kaybına neden oldu. Halefi daha iyi olmalı.	**2** Islak zeminde mükemmel, kuru zeminde sorunsuz ve karda en yüksek çekiş gücü.	**8** Tüm koşullar altında olgun bir performans gösteriyor	**6** Kuru zeminde en iyi, karda iyi ancak ıslak zeminde fren mesafesi uzun.	**5** Islak ve kuru zemin fark etmeden çok iyi. Karda biraz uyumsuz.	**3** Her açıdan çok olgun bir lastik ve her koşula uygun.

OFF-ROAD MAKİN

ESİ

Jimny yeni neslinde öyle bir tasarım ve donanımlarla geldi ki, onu şehirde görmek isteyen yeni bir kitleye ulaştı. Aslında onun bir off-road makinesi olduğunu unutmamız gerekli.

Jimny'nin, başka bir deyişle Suzuki'nin 4x4 geçmişi 1970 yılına dayanıyor. LJ10 koduyla 1970 yılında üretilen Suzuki'nin ilk mini 4x4 otomobili (arazi aracı) basit ve hafif yapısıyla arazi koşullarının üstesinden gelmek için tasarlandı. Ardından ikinci perde 1981-1987 yılında SJ Serisi ile devam etti. 1998 yılında ise üçüncü nesil yollara çıktı. Şimdi ise en son nesil Jimny karşımızda.

Bu sefer Jimny'de, Suzuki'nin minik 4x4 otomobillerinin tarihine uzanan detaylar kendini gösteriyor. Birinci nesilden, 1970 yılından alınan yuvarlak farlar, sinyal lambaları ve altındaki kesik köşe çizgisi modern bir şekilde uyarlanmış. Farlar standart olarak LED aydınlatma ile geliyor. İkinci nesilde, motor kaputu kenarlarındaki iki havalandırma çizgisi, cama daha yakın konumdaki bir parça üstünde kullanılarak görsel bir detay olarak taşınmış. Arka tampona entegre edilen stop tasarımının da ikinci nesilden alındığı belirtiliyor. Dikey ön panjur ızgaraları ikinci nesilde ilk kez kullanılırken, 5 delikli versiyona üçüncü nesilde bürünerek, son Jimny'de de kullanılmış.

Boyutlarına baktığımızda önceki nesilde 3695 mm uzunluk, 1600 mm genişlik ve 1705 mm yükseklik sunulduğunu görüyoruz. Yeni nesilde uzunluk 3480 mm'ye gerilerken, genişlik 1645 mm ve yükseklik de 1720 mm'ye ulaşmış. 2250 mm'lik dingil mesafesi ise korunmuş. Zeminden yükseklik 190 mm'den 210 mm'ye çıkartılmış.

Bagaj hacmine baktığımızda selefinin arka koltukların ardında 113 litre hacim sunduğunu hatırlıyoruz. Koltuk sırtlıkları katlandığında 324 litre ve ön koltuk sırtlığı da geriye doğru katlandığında 816 litreye kadar ulaşan bir hacim sunuluyordu. Şimdi 85 litre olan bagaj arka koltuklar yatırıldığında 377 litreye ulaşıyor. Selefinden farklı olarak koltuklar yatırıldığında koltukların arka bölümleriyle sert ve suya dayanıklı düz bir bagaj zemini sunularak kullanışlılık arttırılmış. Maksimum kapasite 830 litre olarak açıklanıyor. Tıpkı selefinde olduğu gibi ön koltuk kafalıkları çıkartılıp ön iki koltuk sırtlığı da geriye doğru yatırılıp düz bir zemin sunarak araç içerisinde iki yetişkin için uzanılabilecek bir alan oluşturuyor.

Otomobilin içerisinde uzun boylular için bile ferah bir baş mesafesi sunuluyor. Dört kişilik oturma kapasitesi sunan Jimny'nin arka koltuklarına geçmek yüksek karoser sebebiyle zor ve buradaki diz mesafesi de kısıtlı.

İçerisinde selefine göre tasarım, ergonomi ve kalite konularında ilerleme gösterilmiş. Ancak neredeyse her noktada sert plastik kullanılmış olması, kalite ve dokunma isteğini azaltan bir tercih olmuş.

Direksiyon solunda çarpışma önleyici ve şerit takip asistanı düğmeleri de yer alıyor.

Çekiş seçenekleri küçük kolla değiştiriliyor.

4 ileri vitesli otomatik şanzımanda 2 ve L vites seçenekleri bulunuyor.

Otomatik klima standart olarak geliyor.

9 inçlik dokunmatik ekranlı multimedya sisteminde navigasyon da bulunuyor.

Otomobilin minikliği iç mekanda her kontrole rahatça ulaşmayı sağlamış. İç mekanın modern unsuru olan dokunmatik 9 inçlik ekranı olan android tabanlı multimedya sisteminde navigasyon da bulunuyor. USB girişi de fonksiyonelliği arttırırken, otomatik klima da konforu arttırıyor.

Direksiyonun yükseklik ayarı sunulması selefine göre iyi bir gelişme ancak derinlik ayarı bulunmaması bir dezavantaj. Direksiyondan bahsetmişken, Jimny ile arazide geçirdiğimiz sürede direksiyon titreşimlerinin çok az olduğunu fark ettik. Suzuki bunu, direksiyon amortisörüyle sağlamış.

Otomobilin şasisi değiştirilmemiş, geliştirilmiş. Daha rijit olması için merdiven tipli şasinin ortasına fazladan bağlantılar eklenerek otomobilin özellikle arazi koşullarındaki burulma direnci iyileştirildiği belirtiliyor.

Merdiven tipi şasi dayanıklılık, daha fazla yük taşıma ve daha az karışık yapısıyla kolaylık sağladığı için tercih edilirken, önceki nesildeki aks yapısı da yeni nesilde kullanılmaya devam ediyor. Ön ve arkada üç noktadan bağlantılı sabit aks bulunuyor. Çok noktadan bağlantılı sisteme göre daha dayanıklı olduğu için bu tip sistem tercih ediliyor. Bu sistemle arazi eğimlerinde yüksek zemin korunurken zeminle temas edebilecek parça sayısının az olması da bir diğer avantajı. Jimny'nin süspansiyon yapısında, ön ve arkada torsiyon tipi aks kullanılırken, aks ortasına üçüncü noktadan şasiye bağlantı sağlayan bir kol eklenmiş. Testimiz sırasında Jimny'nin minik boyutlarının verdiği cesaretle eğimli bir zemine ve dik iniş çıkışları olan ağaçlık bir alana attık kendimizi. Ağaçların arasında manevra yeteneğiyle kıvrıla kıvrıla yol alabilen Jimny hem tırmanırken gösterdiği beceri hem de ıslak çim yüzeyde bile eğim iniş kontrolüyle güvenli bir iniş sağlamasıyla ne için üretildiğini bize göstermiş oldu.

Arazi yeteneğini desteklemek için merdiven tip şasi ve süspansiyon geometrisi kadar dört tekerlekten çekiş sisteminin de yeteneğine başvuruluyor. Otomobili yakıt tasarrufu ve konfor için arkadan itişli olarak kullanmak mümkünken zor durumların üstesinden gelmek için dört tekerlekten çekişe ayrı bir vites koluyla geçilebiliyor.

Biraz pratikle kolay kullanılabilen sistemde 2H, 4H ve 4L geçişleri yer alıyor. 4H ile yüksek hızla sürekli dört tekerlekten çekişle ilerlenirken, 4L seçeneğinde düşük viteslerde daha fazla torku aktardığı için çamur gibi aracın saplanabileceği zorlukları aşmada önemli görev üstleniyor. Bizim rotamızdaki orman sürüşünde kaygan ve dik patikaları aşmamızda 4H modu yeterli oldu. Hatta birçok noktada 2H ile bile yol alabildik. Zaman zaman tırmanırken çok derin çukurları aşarken araç askı pozisyonunda kaldığında LSD sisteminin yardımını da fark ettik.

Jimny'de sunulan LSD çekiş kontrol sistemi bir tekerlek boşa dönmeye başladıysa onu fren ile engelleyip, o tekerleğe fren uygularken karşısındaki tekerleğe torku aktarıyor.

SINIRLARI ZORLAMAK İÇİN YOLA ÇIKIYORUM

INNOVATION PARTNER
SCUDERIA FERRARI

SCUDERIA FERRARI'NİN TERCİHİ:
YÜKSEK MOTOR PERFORMANSI
İÇİN TASARLANAN
SHELL HELIX ULTRA

YOLA DEVAM ET

PurePlus Teknolojisi'ni keşfedin: shell.com.tr/helix

Kontrast renkli tavan opsiyonel. Tavanın etrafını saran su olukları araç içerisine geçerken ıslanmanızı önlemek üzere tasarlanmış.

Şasi ve aktarmanın kabiliyetiyle birlikte yeni 1,5 litrelik atmosferik benzinli motorun da Jimny'nin arazi yeteneklerini desteklediğini söyleyebiliriz. Selefine göre daha fazla tork üretmesi daha akıcı ilerlemesini sağlamış. 4 ileri vitesli otomatik şanzıman değiştirilmese de daha ekonomik bir tüketim için yenilendiği belirtiliyor. Test ölçümlerinde ortaya çıkan 8,5 lt/100 km tüketimin selefinden biraz daha ekonomik olduğunu söyleyebiliriz. Hızlanma test verilerinde de Jimny'nin selefine göre 4,6 saniye daha iyi 0-100 km/s verisi sunarken, diğer 0 km/s'den hızlanmalarda da fark edilir ilerleme kaydettiğini görüyoruz. Esneklik verilerine baktığımızda selefinde 14,0 saniye ve 20,0 saniye olan 60-100 km/s ve 80-120 km/s ölçümlerinin 8,2 saniye ve 11,5 saniye ile büyük bir ilerleme kaydettiği görülüyor. Ancak fren test sonuçları hala selefiyle benzer seviyede. Günümüzde 49 metrelik 100-0 km/s fren sonuçları artık ticari araçlarda bile kalmadı. Bunun en büyük sebebinin arazi tipi lastikler olduğunu biliyoruz.

İnce yapıdaki arka koltuklar konforlu değil. Arka koltuklarda sırtlık eğim ayarı sunuluyor.

Koltuk sırtlarındaki sert kaplama bagaj alanı düşünülerek tasarlanmış.

Sırtlıklar yatırıldığında düz ve sıvıya karşı korumalı bir yükleme alanı elde ediliyor.

Delphi Technologies

delphiaftermarket.com

Satış sonrasında orijinal ekipman uzmanlığı.

Gelişmiş tahrik sistemlerinin çözümleri konusunda lider bir orijinal ekipman tedarikçisi olarak otomobilleri tanıyoruz. Nasıl çalıştıklarını biliyoruz. Ve nasıl onaracağımızı da... Araçların fabrikadan çıktığı gibi yola devam etmeleri için, bu uzmanlığımızı orijinal ekipman kalitesinde kapsamlı çözümlerle satış sonrasına taşıyoruz.

Benzinli Yakıt Sistemleri

Yakıt Dağıtım Modülleri | Yakıt Pompaları Enjektörler | GDI - PFI

Arıza Teşhis ve Teknik Destek

Arıza Teşhis Cihazları | Dizel Test Ekipmanları Gdi Test Ekipmanları | Eğitim

Bakım Çözümleri

Fren Sistemleri | Ön Takım Klima Sistemleri

Dizel Yakıt Sistemleri

Pompalar | Enjektörler | Tamir Parçaları SRA - SCR | Filtre

Araç Elektroniği & Motor Yönetimi

ECU | Ateşleme | Sensör

©2019 Delphi Automotive Systems LLC. All rights reserved.

Otomobilin zeminden yüksekliği 210 mm. Yaklaşma açısı 37, karın açısı 28 ve uzaklaşma açısı 49 derece.

Jimny, asfalt üstündeki sürüş kalitesi, konfor ve ergonomi konuları selefine göre daha iyi seviyede olsa da popüler crossoverlara göre çok farklı. Yakıt ekonomisi ya da atak bir hızlanma tecrübesi odaklı değil. Asfalt üzerinde Jimny'nin "zayıf" noktaları ortaya çıkıyor. Özellikle şehirdeki hız tümseklerinde bile, kısa ve sert karoserin zıpladığı anlar yaşanıp konfor konusu rahatsız edici seviyeye ulaşıyor. Arazide büyük avantaj sağlayan yüksek karoser yapısı da yüksek hızlarda ve dönüşlerde tedirginlik yaratabiliyor. Torsiyon tipi aks yapısının Jimny'yi arazi kralı haline getirmesi, şehrin yollarında çeviklik ve konfor konularından ödün vermesine yol açmış. Ses yalıtımı konusu da Jimny'nin iddialı olmadığı bir diğer nokta. Motor, yol ve rüzgar gürültüsü her daim kabinde sizle beraber. Bunlar "zayıf" noktalar ama Jimny'i arazi aracı olarak satın alanlar bunlardan rahatsız olmayacaklardır.

Otomobilin şehirde avantajları da tabii ki var. Yerden yüksek sürüş pozisyonu trafiğe hakim olmayı kolaylaştırırken, manevra yeteneği ve minik boyutlarıyla park alanları sorun olmuyor. Elektronik güvenlik donanımları; Şerit ihlal uyarısı, şerit takip sistemi, trafik işareti tanıma sistemi, araç ve yayaları fark eden fren destek sistemi, uzun far asistanıyla da daha güvenli bir sürüşü mümkün kılıyor.

Genel olarak değerlendirdiğimizde Jimny'nin doğal yaşam alnının arazi olduğunun altını çizmeliyiz. Bunun için üretilmiş ve tasarlanmış bir otomobil. Otomobili bunu unutmadan satın alanlar, arazide kullananlar Jimny ile mutlu olacaklardır.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Şeref Yılmaz

Yeni 1,5 litrelik benzinli, atmosferik motor ile Jimny'nin hızlanması fark edilir iyileşme gösteriyor.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, atmosferik, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1462 cc
Maksimum güç	75 kW/102 HP 6000 d/d
Maksimum tork	130 Nm 4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	15,5 sn
Maksimum hız	140 km/s
Şanzıman	4 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1110 kg
Bagaj hacmi	85/377/830 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Ön ve arkada 3 noktadan bağlantılı, sabit aks, gazlı amortisör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	9,8 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı/ kampana
Test aracı lastik ölçüsü	195/80 R15
Lastik	Bridgestone Dueler H/T

Donanım

ABS, ESP, BAS, ESS, HHC, HDC, DSBS, LDWS, TSR, HBA, LSD, kaza anında katalabilir pedal sistemi, ön, yan ve perde havayastıkları, Isofix, hız sabitleme sistemi, otomatik klima, 9 inçlik multimedya ekranı, bluetooth, USB, deri direksiyon sistemi, hidrolik direksiyon, ön koltuk ısıtması, LED farlar, far yıkama, gündüz farları, 15 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

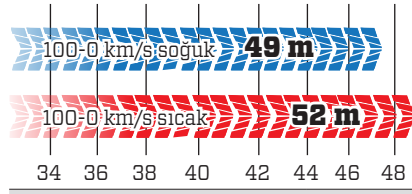
Rakipler

Suzuki Jimny'in Türkiye pazarında doğrudan bir rakibi bulunmamaktadır.

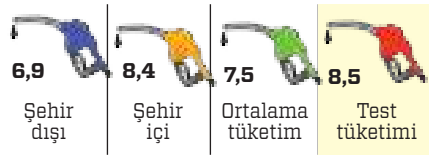
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	4,0 sn
0-80 km/s	8,4 sn
0-100 km/s	13,6 sn
0-120 km /s	19,9 sn
0-130 km/s	24,0sn
0- 400 m	18,8 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	8,2 sn
80- 120 km/s (D'de)	11,5 sn

Fren mesafesi

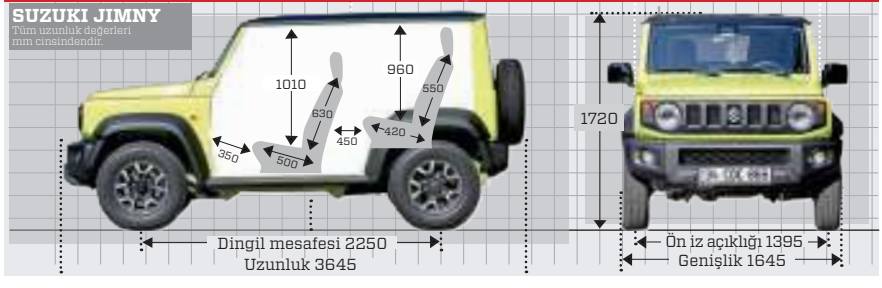


Gürültü	
Rölantide	45 dB(A)
50 km/s (D'de)	59 dB(A)
100 km/s (D'de)	68 dB(A)
120 km/s (D'de)	74 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	170 g/km
Depo kapasitesi	40 lt
Menzil (test tüketimine göre)	470 km



Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.035 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/3
Baz fiyat	207.500 TL
Test aracı fiyatı	213.000 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME

★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Ön ve arka kotuklarda uzun boyluların bile başı tavana değmiyor.
✗ Koltuk minderleri uzun süreli yolculuklar için fazla konfor sunmuyor, sert malzeme bolluğu.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Elektronik güvenlik donanımları asfaltta daha güvenli hissettiriyor.
✗ Fren sonuçları özellikle şehir kullanımı için düşünüldüğünde çok uzun.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Selefine göre hızlanma ve esneklikte fark edilir bir gelişim var.
✗ Otomobilin asfalt üzerindeki çeviklik ve konfor konularında eksiği var.

FİYAT
✓ Rakibi olmadığı için bu boyutlarda bir arazi aracı isteyenler karşılığını kabul edeceklerdir.
✗ Kompakt SUV ya da pikap sınıflarında 4x4 araçlar benzer fiyata bulunabiliyor.

Quick İkinci El Garanti Sigortası

Quick İkinci El Garanti Sigortası ile ikinci el araç satarken de alırken de daha avantajlısınız. Satarken alıcıya Quick güvencesi sağlayıp satışı kolaylaştırır, alırken garantili bir araç almanın güvenini yaşarsınız.

CEPTEN

NETTEN

ACENTE

ACENTEDEN

QUICK YARDIM 0850 755 1 755

www.quicksigorta.com

QUICK SİGORTA

ONNO USTA

Yazışma Adresi:
otohaber Dergisi, Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Faks: 0212 227 52 24
onno.usta@otohaber.com.tr

Ford C-MAX'i benzinli mi yoksa dizel mi önerirsiniz?

2018 model Ford C-MAX satın almayı düşünüyorum. Yılda en fazla 8.000 km yol yapıyorum. Bakım masrafı ve tüketim değerlerini dikkate aldığınızda bu aracın dizelini mi yoksa benzinlisini mi önerirsiniz?

Ayşe Kara

Sayın Ayşe Kara,

Aracı yoğun trafikte mi yoksa akıcı trafikte mi kullanacaksınız? Yaşadığınız bölgede yokuş var mı yoksa düz arazi mi? Diğer tarafta yılda 8.000 km yol yapıyorsanız mantık benzinli diyor ama yine de karar vermek zor olabilir. Eğer benzinli motora sahip bir araç alırsanız sürekli sıkışık trafikse yakıt masrafı yüksek olacak. Uzun yolda ise benzinli motor bütçenizi çok fazla yormayacak. Dizel motorlu araç seçmek için yılda kat edeceğiniz kilometre ise yüksek değil. Ancak dizel motorun düşük yakıt tüketimi ve yüksek tork üretimi gibi avantajları var. Ayrıca şu an motorin benzine göre litre başına yaklaşık 0,30 TL daha ucuz. Ancak dizel motorun bakım maliyeti, benzinliden daha yüksek olsa da alacağınız aracın yeni olması bu konuda sizi pek üzmeyecek. Özellikle aracın garanti süresinin devam etmesi de sizin için bir avantaj. Sonuçta ben bu şartlarda benzinli motoru tercih ederdim ama siz, iki motoru da kullanarak karar verebilirsiniz.

Honda HR-V'nin performansı neden azaldı?

Otomatik şanzımanlı 2000 model Honda HR-V sahibiyim. Aracımla uzun yolda giderken hızı 110 km/s'nin üstüne çıkmıyor. Son zamanlarda yokuş çıkarken araçta zorlanma oluyor. Yakıt tüketiminin de artış var. Sizce aracımdaki sorunun kaynağı nedir? Bu konuda ne önerirsiniz?

Selim Akar

Sayın Selim Akar,

Sahibi olduğunuz 2000 model Honda HR-V'de görev yapan 1,6 litrelik üstten tek eksantrikli benzinli motor, 105 HP güç ve 135 Nm tork üretiyor. Bu aracın maksimum hızı 152 km/s'dir. Fabrika verileriyle sizin performans değerleriniz arasında büyük farklar var. 19 yaşındaki aracın kaç kilometrede olduğunu bilemiyorum ancak CVT şanzımanın konvertöründe oluşan yorulma güç kaybetmesine neden olabilir. Sonuçta uzman bir servisin şanzımanı kontrol etmesi gerekiyor. Ayrıca motorda kompresyon oranı ölçülmeli ve buji ile filtreler yenilenmelidir. Enjektörlerle yakıt pompası da kontrol edilmelidir. Kısaca araç tepeden tırnağa kontrol edilmelidir.

Hyundai Accent Era'nın direksiyonu neden titriyor?

Sahibi olduğum 2009 model Hyundai Accent Era 1.6 CRDi'ın direksiyonu, 120 km/s'den sonraki hızlarda titreme yapıyor. Araçta da zıplama oluyor. Bu sorun ortaya çıktıktan sonra jantları düzelttirdim ve tekerlekler balans ayarı yaptırdım. Aracın bakımlarını aksatmıyorum ve trafik kazası da yapmadım. Aracı aldığımda sorunsuzca 190 km/s'ye kadar hızlanırken sonradan neden bu titreme oluştu bilemiyorum. Bu sorun hakkında neler önerirsiniz?

Bahadır Özek

Sayın Bahadır Özek,

Hyundai Accent Era'nın direksiyonunda oluşan titreşim, tekerlek balansıyla ilgilidir. Ancak araca yapılan balans ayarı, sorunun daha iyi irdelenmesi gerektiğini gösteriyor. Lastik ve jantlara ek olarak ön takımda rotil, salıncak burçları, rot kolları ve rotlar kontrol edilmeli. Ayrıca ön akslar ve yataklar kontrol edilmeli. Ön ve arka lastiklerin yerlerini değiştirerek aracı test edin. Bu testlerde titreşim arka tekerleklerde devam ediyorsa lastiğin tellerinde kopma olabilir. Lastikler çok iyi kontrol edilmeli. Ayrıca balans ayarı, lastikler sökülerek yapılıyorsa tekerlek poryalarında eğrilik ihmal edilebilir. Bu nedenle balans ayarını, tekerlekler aracın üstünde takılıyken yapmak gerekiyor. Bu konuda yetkili servis size yardımcı olacaktır.

AYIN MEKTUBU — Daihatsu Terios'taki direksiyon tıkırtısı nasıl giderilir?

Sahibi olduğum 2010 Model Daihatsu Terios ile bozuk yollara girdiğim zaman aracın ön bölümünden tıkırtı sesi geliyor. Bu sorunu gidermek için direksiyon kutusu değiştirildi ama sorun devam ediyor. Bu sorunu danıştığım servis, süspansiyon sisteminin sert olmasından kaynaklandığını belirtti. Siz bu konuda neler önerirsiniz?

Nuri Başarı

Sayın Nuri Başarı,

Sahibi olduğunuz 2010 model Daihatsu Terios'un bozuk yollarda ön süspansiyon bölgesinden gelen tıkırtıların çözümü bellidir. Bu tıkırtılar büyük ihtimalle zamanla oluşan boşluklardan kaynaklanıyordur. Direksiyon, rot kolları ve direksiyon kremayer iç dişlileri ile tıkırtı burcu denilen yataklar kontrol edilmelidir. Ancak bu sesler, tıkırtılardan daha şiddetli gürültüye sebep olurlar. Bence aracınızda ön süspansiyon, amortisör taşıyıcıları gibi parçalarda bir sorun var. Genelde amortisör üst taşıyıcıları bozuk yolda sert ve ani darbelerde, süspansiyonun belli sertlikte olması sonucu ses yaparlar. Bu konunun çözülmesi için ön amortisör ve taşıyıcılarının sökülerek kontrol edilmesi gerekir. Zaten direksiyon sisteminde yapılan yenilemeler ile bu ses giderilmemiş. Sonuç olarak rot kolları ile ön salıncak burçlarının kontrolü sonrasında bir sonuç alınamazsa amortisörler sökülerek kontrol edilmeli. Amortisörün kendi içinde de yıpranıp ses yapma ihtimali olabilir. Bunların ardından üst taşıyıcılar kontrol edilmeli, rot ayarı da incelenmelidir.

Mercedes B 150'nin performansını nasıl artırırım?

Sahibi olduğum 2007 model Mercedes B 150'den genel olarak memnunum ama aracımda görev yapan 95 HP'lik benzinli motorun yeterli performansının sergileyemediğini düşünüyorum. Sizce motor gücünü ara beyin uygulamasıyla artırabilir miyim? Bu uygulama, aracımın motorunda bir zarara neden olur mu? Daha ara beyni araçtan çıkartabilir miyiz?

Brabus firmasının sadece B180 ve dizel motorlu B 200 için performans kiti olduğunu gördüm. Fakat Brabus'un bu uygulaması neden B 150'de yok? Bu noktada sizin önerileriniz nelerdir?

Metin Altun

Sayın Metin Altun

Sahibi olduğunuz Mercedes B 150, ekonomi odaklı bir model olduğu için yüksek performans beklememek gerekiyor. Bu araçta görev yapan 1,5 litrelik benzinli motor 95 HP güç, 140 Nm tork üretiyor. Maksimum hızı 168 km/s olan bu aracın 0-100 km/s hızlanması ise 14,2 saniye ve ortalama yakıt tüketimi 6,9 lt/100 km'dir. Ekonomi odaklı bu araçtan yüksek performans beklememeniz gerekiyor. Motor gücünü yükseltmek için işletim sisteminde değişik yaparsanız sadece 7 ya da 8 HP'lik ek artış elde edebilirsiniz. Turbo dizel motorlarda başarılı olan ara beyin uygulamasının bu motorda pek bir avantajı yok. Brabus veya diğer modifiye markalarının B150 için ek bir çalışma yapmadıklarını siz de belirtmiştiniz. Sonuçta B150 ekonomi odaklı bir modeldir ve daha güçlü motora sahip yüksek performanslı bir otomobil istiyorsanız başka bir araç satın alabilirsiniz.

Peugeot 206 RC'nin kronik sorunları var mı?

Yüksek devirli motorların ömürleri, normal bir motora göre daha mı kısa? Bu konu hakkında neler belirtmek istersiniz? Bir de Peugeot 206 RC hakkında neler düşünüyorsunuz? Bu aracın kronik sorunları var mı?

Kemal Çiçek

Sayın Kemal Çiçek,

Yüksek devirli motorlarda krank mili yataklar, piston, segman ve diğer parçaların malzemeleri yüksek devirlerde oluşan çalışma hızına bağlı sıcaklık ve basınca direnecek malzemelere sahiptir. Bakımları zamanında yapılan bir motor, uzun süre hizmet edebilecek şekilde tasarlanır. Ancak aracı kullanırken sınırlarını zorlamamak gerekiyor. Güçlü motoru ve dinamik sürüş özelliklerine sahip olan Peugeot 206 RC için özel bir şikayet duymadım.

BMW 530d'nin yakıt tüketimi hakkında bilgi verir misiniz?

İkinci elde 228.000 km'de 2008 model BMW 520d satın aldım ama bu araçta görev yapan 177 HP gücündeki motorun yeterli performans sunmadığını düşünüyorum. Aslında 2008 ya da 2009 model 530d almak istiyordum ama yakıt tüketiminin yüksek olacağını düşündüğüm için vazgeçtim. Sizce aracımı 530d ile değiştirsem yakıt tüketimi çok fark eder mi? 530d'nin teknik özelliklerini yayınlar mısınız?

Ahmet Bulut

Sayın Ahmet Bulut,

2008 model BMW 520d'de görev yapan 2,0 litrelik dizel motor 177 HP güç üretiyor ve maksimum hızı 226 km/s olan bu aracın ortalama yakıt tüketimi 6,1 lt/100 km'dir. 520d'nin boş ağırlığı ise 1520 kg'dir. Ancak aracın 228.000 km'de olduğunu düşünürsek motorun durumuna göre yakıt tüketiminin artması ve performans kayıpları söz konusudur. 530d'nin ortalama yakıt tüketimi 6,6 lt/100 km'dir yani 520d'den çok az yüksektir. Satın almayı düşündüğünüz 530d ile 520d arasındaki performans farklarını tabloda da görebilirsiniz. Eğer bütçeniz elveriyorsa 530d almanızı tavsiye ederim. Ancak bu sefer de aracın toplam bakım maliyeti ve yıllık MTV'si (Motorlu Taşıt Vergisi) artacaktır. Sonuçta bu değişimle hissedilir derecede performanslı bir araca sahip olacaksınız. 2008 model BMW 530d'nin teknik özelliklerini aşağıda veriyorum:

TEKNİK VERİLER

Marka/model	BMW 530d
Model yılı	2008
Motor	2993 cc, sıralı 6 silindirli, 24 V
Maksimum güç	235 HP 4000 d/d
Maksimum tork	500 Nm 1750-3000 d/d
Maksimum hız	250 km/s
0-100 km/s hızlanma	10,2 sn
Aktarma	Arkadan itişli
Şanzıman	6 ileri otomatik
Yakıt tüketimi (ort.)	6,6 lt/100 km
Boyutlar (U/G/Y)	4841/1846/1468 mm
Dingil mesafesi	2888 mm
Bagaj hacmi	520 lt
Depo kapasitesi	70 lt
Boş ağırlık	1590 kg

otohaber

Sahibi: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi

Tüzel Kişi Temsilcisi ve Genel Müdür: Yasemin Gebeş

Genel Yayın Yönetmeni: Halit Bolkan
Görsel Yönetmen: Önder Bahar
Yazı İşleri Müdürü: Eray Özgür
Test Editörü: Koray Kodal
Editör: Baturhan Boyacılar
Fotoğraf Editörü: Ersan Sezer
Sayfa Sekreteri: Ünal Akan
Katkıda bulunanlar: Ohannes Tatonyan, Banu Hasırcıoğlu, Can Akaydın, Koray Muratoğlu, Ceyhun Kozlan, Yalın Gülmez, Yalçın Arsan, Ahmet Köseleci

Genel Müdür Yardımcıları: Yonca Ertürk Özeren, Özgür Atanur
İnternet Yayın Sorumlusu ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Şefik Çalık
Pazarlama Müdürü: Ferhal Şencan
Üretim Takip Müdürü: Eyüp Çurlu
Fotoğraf Editörü: Canan Yetişti Satkın
Pazarlama Yönetmeni: Zeynep Doğan

Etkinlik Reklam Satış Genel Müdür Yardımcısı: Funda Baykal
Etkinlik Satış Müdürü: Cansu Yunus
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Emel Özen
Reklam Satış Müdürü: Taygun Delioğlu
Reklam Rezervasyon Tel: (0212) 354 41 18 - 354 33 95
Faks: (0212) 354 33 75
BÖLGE EKLERİ
Bölgeler Reklam Satış Grup Koordinatörü: Aynur Gükcan
Antalya Reklam Satış Koordinatörü: Şeyda Yılmaz
Ankara Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ayşe Altun
Ege Reklam Satış Koordinatörü: Şebnem Akdeniz

Turkuvaz Grubu Hizmetleri
Marka ve Paz. Grup Başkanı: Sinan Köksal

ABONELİK
Abone Operasyon Müdürü: Ufuk Kocaoğlu

Çağrı Merkezi: 444 88 81
abone@turkuvazabone.com - www.turkuvazabone.com
/TurkuvazMedya Abone Hizmetleri
@Turkuvaz Abone
Yazışma: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Barbaros Bulvarı, Cam Han,
No: 153 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (212) 354 30 00
Yayın türü: Yerel süreli üyesidir.
Yönetim Yeri: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Kat: 7 Beşiktaş/İstanbul
Matbaa Genel Müdürü: Mehmet Kamiloğlu
Basımcı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Adresi: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
Yayıncı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Basıldığı Yer: Akpınar Mahallesi, Hasan Basri Caddesi No: 4 Sancaktepe/İstanbul
Tel: (0216) 585 90 00
www.turkuvazmatbaacilik.com
İstanbul Matbaa Müdürü: Hakan Demirci
Basıldığı Tarih: Kasım 2019
Bu dergi basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.

Görüş

Ufuk Sandık

ufuk.sandik@sabah.com.tr

JAPONLAR DA ELEKTRİKLENİYOR

Dünyada elektrikli araç sayısı hızla artıyor. 2018 yılında 3,1 milyon adet olan araç sayısı bugün 4 milyon adedi geçti. En fazla elektrikli aracın bulunduğu ülke Çin. Elektrikli araçlara yüksek teşviklerin uygulandığı Çin'i, ABD ve Avrupa Birliği ülkeleri takip ediyor. Uluslararası Enerji Ajansı'nın tahminlerine göre elektrikli araç sayısı 2030 yılından itibaren sıçrama yapacak. 2030 yılında 125 milyon adede ulaşacağı tahmin edilen elektrikli araç sayısı 2035 ve 2040'lı yıllarda 300 milyon adedi geçecek.

İşte bu tablo elektrikli modeli bulunmayan otomotiv markalarını da elektrikli otomobil üretmeye yönlendiriyor. Mazda, Lexus ve Toyota gibi… Elektrikli otomobil gerçeğinden uzak kalmayan Japon markalar, ekimde gerçekleşen Tokyo Otomobil Fuarı'nda yeni elektrikli stratejilerini açıkladı. Yeni elektrikli modellerini ilk kez fuarda sergiledi. Ben de Japonların elektrikli atağını yakından görme şansına sahip oldum.

Çevreci hibrit modelleriyle bilinen Toyota, üretime hazır, ultra kompakt, yüzde 100 elektrikli otomobilini fuarda tanıttı. Toyota'nın elektrikli araçları yaygınlaştırma hedefinin bir parçasını oluşturan kompakt elektrikli modeli de 2020 yılında Japonya'da satışa sunulacak. 2025 yılına kadar 10 elektrikli modeli tanıtmayı hedefleyen marka, 2 milyar dolar yatırım yapacak.

Toyota, menzil sorunları, yüksek maliyet ve uzun şarj süreleri nedeniyle elektrikli otomobillere uzun bir süre soğuk bakmıştı. Ancak, dünyada elektrikli otomobillere olan talebin artması ve birçok ülkede teşvik edilmesi sonunda vites yükseltmek zorunda kaldı.

Toyota'nın çatısı altındaki premium marka Lexus da elektrikleniyor. Elektrikli ve benzinli motoru kombine eden hibrit otomobilleriyle tanınan Lexus, seri üretim ilk elektrikli otomobilini 2020 yılında satışa sunmayı hedefliyor. Marka, 2025 yılından itibaren ise tüm modellerin elektrikli versiyonunu sunacak.

Elektrikli otomobil kervanına katılan bir başka Japon marka da Mazda oldu. Mazda, fuarda dünya prömiyerini gerçekleştirdiği yüzde 100 elektrikli MX-30 modelini 2020 yılının ikinci yarısında satışa sunmayı planlıyor. Mazda elektrikli modelini ilk olarak Avrupa'da yollara çıkaracak.

Toyota ve Mazda'dan önce elektrikli otomobiller konusunda çalışmalar yapan Honda ise elektrikli "e" modelinin satışına Tokyo Otomobil Fuarı'yla birlikte Japonya'da başladı. Honda e, Avrupa'da ise 2020 yılının ikinci yarısında Almanya başta olmak üzere satışa sunulacak. Bu arada Honda, daha önce açıkladığı "Elektrik Vizyon" stratejisini hızlandırma kararı aldı. Daha önce tüm modellerin elektrikli ve hibrit olması için 2025 yılı olarak belirlenen hedef 2020 yılına çekildi. Honda, 3 yıl içinde 6 yeni modelden oluşan yeni bir seri sunacak.

Bugün dünyada 100 adedin üzerinde elektrikli model satışa sunuluyor. Bu sayı Japon markaların yanı sıra elektrikli otomobil pazarına girmeye hazırlanan diğer üreticilerle birlikte artacak.

2020 yılında pazarda satışa sunulan elektrikli model sayısının 200 adedi geçmesi bekleniyor. Yapılan araştırmalara göre her yıl satışa sunulacak model sayısı en az yüzde 30 artacak. Böylece 2025 yılında, yani 5 yıl sonra, elektrikli model sayısı katlanacak ve 500 adede ulaşacak.

otohaber 28 yaşında

Türkiye'nin ilk haftalık otomobil dergisi olarak 1991'de başladığımız, 2015 yılında aylık periyodla devam eden yolculuk 28 yaşında. Bu 28 yılın her birinde akılda kalan önemli otomotiv yeniliklerini kısaca derledik.

GEÇMİŞTEN BUGÜNE

1991

Toyota Corolla'nın, 1994'te Türkiye'de de üretilmeye başlanacak olan E100 kodlu yedinci nesli tanıtıldı. Yine aynı yıl içinde Opel'in Kadett modelinin yerini alan kompakt temsilcisi Astra da dünyaya merhaba dedi. Volkswagen'in sembol modellerinden Golf'ün üçüncü nesli de üretim bantlarından inmeye başlamıştı. Mercedes-Benz'in bugünkü amiral gemisi S Serisi'nin W 140 kodlu nesli 1991 yılının en önemli yeniliklerinden biriyken, özellikle sportif GTI versiyonuyla gençlerin ve düşük bütçeli tüketicilerin arasında efsane olan Peugeot 106 da yine 1991 yılında üretilmeye başlanmıştı.

Üçüncü nesil Golf'te ilk kez 6 silindirli bir motor ve station karoser de sunuldu.

Mercedes S Serisi, Can-Bus sisteminin öncülerinden biri oldu.

GMC Typhoon 0-60 mi/s (0-97 km/s) hızlanmasını 6 saniyenin altında tamamlıyordu.

Opel Astra da cabrioyu da kapsayan eksiksiz bir çeşitlilik sunuldu.

1992

01.01.1992 tarihinde Türkiye'de sürücü ve ön yolcunun emniyet kemeri takması zorunlu hale geldi. Otomobil tarihinin efsaneleri arasında yer alan ve 372 km/s'lik maksimum hızıyla uzunca bir süre dünyanın en hızlısı apoletini taşıyan McLaren F1'in üretimi başlarken, Jaguar XJ220 de İngiltere'den gelen bir diğer hız canavarıydı. GMC Typhoon 6 saniyenin altındaki 0-100 km/s hızlanma süresiyle SUV kavramına farklı anlamlar katarken, Ferrari ise 456 modeliyle 4 kişi için performans ve lüks sunan bir sporcuya imza atıyordu. Küçük otomobiller konusunda uzman olan Fransızlar, Twingo ile 16 yıl boyunca değişmeden üretilecek ve kült statüsüne ulaşacak bir otomobili tanıtırken, Safrane da 25 Serisi'nin yerini alıyordu. Alfa Romeo, transaks şanzıman yerleşimli, arkadan itişli orta sınıf temsilcisi 75'in halefi 155'i tanıtırken, önden çekişli 155, pist yarışlarında büyük başarılar kazanmıştı.

İlk Mitsubishi Lancer Evolution'daki 2,0 lt'lik 4 silindirli turbo motor 247 HP gücündeydi.

Subaru Impreza, boxer motorla, 4x4 aktarma ve çerçevesiz kapılarıyla dikkat çekerken, ralliler-de büyük başarı elde etti.

Orta sınıftaki Ford Mondeo, markanın "dünya otomobili" olarak geliştirildi.

del Sol olarak da bilinen Honda CRX, sökülebilir tavanı ve iki kişilik yapısıyla saf bir keyif otomobiliydi.

1993

Küçük sınıfın en başarılı modelleri arasına girecek olan Fiat Punto, 1993'te tanıtıldı. Dikey stopları ve tasarımıyla karakteristik özellikler gösteren Punto ile birlikte Ford'un dünya otomobili olarak lanse ettiği yeni orta sınıf modeli Mondeo da bu yılın önemli yeniliklerinden biriydi. Amerikalı arazi aracı üreticisi Jeep, Grand Cherokee ile bugünün lüks SUV'larının ilk örneklerinden birine imza atarken, Porsche ise 993 kodlu yeni 911 serisiyle son hava soğutmalı motora sahip aracını yollara çıkarıyordu. Mercedes-Benz'in 1982 yılında tanıttığı ve "Bebek Benz" olarak adlandırılan orta sınıf temsilcisi 190'ın yerini alan C Serisi markaya yeni ufuklar açıyordu. Peugeot, sınıfının en güzellerinden biri olarak anılacak 306 ile cabrio'dan 167 HP'lik GTi versiyonuna kadar uzanan geniş bir yelpaze sunan kompakt bir model ailesine sahip oluyordu. 1993'te Fransa'dan gelen bir diğer yenilikse, Renault'nun yeni orta sınıf modeli Laguna'ydı. Volkswagen de orta sınıf temsilcisi Passat'ın B4 kodlu neslini bu yıl içinde tanıtmıştı. Premium markaların kompakt sınıfa yönelmesinin ilk örneklerinden biri olarak kabul edilen BMW 3 Serisi Compact'ın üretimi başladı. Türk Otomotiv Endüstrisi açısından baktığımızdaysa Ford Taunus'un üretiminin sona ermesinden sonra markanın o dönemdeki kompakt modeli olan Escort'un üretiminin başladığını görüyoruz.

Gelmiş geçmiş en güzel 911 nesli olarak kabul edilen 993'te çok gelişmiş bir 4x4 sistemi vardı.

Kapaklı farlı Mazda 323'ün yerini alan yeni nesil de kendine has bir tasarımla karşımıza çıkmıştı.

Fiat Coupe'nin tasarımında Chris Bangle'ın imzası vardı. Otomobil için halk Ferrarisi benzetmesi sıkça yapıldı.

1994

İngiltere ile Fransa'yı denizin altından birbirine bağlayan ve modern dünyanın mühendislik harikalarından biri olarak kabul edilen 50.45 km'lik Manş Tüneli hizmete girdi. Alman BMW, İngiliz Rover'ı satın aldı. Formula 1 efsanesi Ayrton Senna, San Marino GP'sinde geçirdiği kazada hayatını kaybetti. Toyota ve Sabancı ortaklığıyla yedinci nesil Toyota Corolla, ilk kez Türkiye'de üretilmeye başlandı. Yeni bir yapılanmaya giren ve BMW ile Mercedes-Benz'e sıkı bir rakip haline gelmeye başlayan Audi, A4, A6 ve A8 modellerini tanıttı. Özellikle A8 alüminyum karoseriyle o dönem için bir devrimdi. BMW'nin bu yıl içinde tanıtılan yeni amiral gemisi 7 Serisi, xenon farlar ve navigasyon sistemi gibi özellikleriyle dikkat çekiyordu. PSA ve Fiat Grubu'nun ortaklığıyla doğan Eurovan projesinde aynı platform ve ortak tasarımı paylaşan Citroen Evasion, Fiat Ulysse, Lancia Zeta ve Peugeot 806 adlı orta sınıf MPV'ler doğdu. Gelmiş geçmiş en güzel tasarımlı ve sesli Ferrari'lerden biri olarak kabul edilen F355'in üretimi başladı. Opel'in küçük sınıf temsilcisi Corsa platformunda ürettiği küçük coupe modeli Tigra satışa sunulurken, Skoda'nın Volkswagen tarafından satın alınmasından sonra doğan ilk model olan Felicia, marka tarihinde bir dönüm noktası olarak kabul edildi. Kompakt SUV'ların ilk örneklerinden Toyota RAV4'ün üretimi başlarken, Volkswagen Polo da üçüncü nesliyle yollara çıktı.

Üçüncü nesil VW Polo'da 3 ve 5 kapılı hatchback dışında ilk kez sedan ve station gövde tipleri de sunuldu.

Basit ve geleneksel Opel Corsa altyapısı ancak bu kadar iddialı bir kıyafetle sunulabilidi: Opel Tigra.

F355, tasarımı ve sesiyle en etkileyici Ferrariler'den biri olmayı bugün de sürdürüyor.

1995

1995'in otomotiv gelişmelerine baktığımızdaysa, üst orta sınıfta BMW 5 Serisi ile Mercedes-Benz E Serisi'nin yeni nesilleri göze çarpıyor. E Serisi 2 çift yuvarlak farlarıyla, 5 Serisi ise sportif sürüş özellikleriyle dikkat çekiyordu. Honda, yavaş yavaş yükselen kompakt SUV trendine CR-V ile katılırken, Hyundai'nin küçük sınıf temsilcisi Accent ilk kez tanıtıldı. Mitsubishi ve Volvo işbirliğine giderek ortak platforma sahip Carisma ve S40 modellerinin Hollanda'da üretimine başladı. Renault, Megane'ı tanıtarak, 19 Serisi'ni emekliye çıkartırken, Toyota'nın en çok satılan modeli olan Corolla'nın yuvarlak farları yüzünden pek de beğenilmeyen E110 kodlu sekizinci nesli tanıtıldı. Peugeot, 405 modelinin yerini alan 406 ile orta sınıfın en zarif modellerinden birine imza atarken, Ford ve Volkswagen arasındaki işbirliğinden Galaxy ve Sharan isimli MPV ikizleri doğdu.

Alfa Romeo GTV ve üstü açık kardeşi Spider, İtalyan estetiğinin en özel örneklerinden biri olarak yollara çıktı.

W 210 kodlu Mercedes E Serisi, yuvarlak farları ve donanım özellikleriyle selefi W 124'ten kesin bir biçimde ayrılıyordu.

Fiat Brava ve Bravo, tasarımları ve 5 silindirli motorlarıyla akıllarda yer edindi.

1996

Audi'nin kompakt modeli A3 ilk kez tanıtılırken, BMW roadster modeli Z3 ile modern bir klasiğe imza atmıştı. Hafif ticari araçların ailelerin de kullanımına uygun hale geldiği ilk modern örnekler olan Citroen Berlingo ve ikizi Peugeot Partner tanıtılırken, sonrasında pek çok marka bu yola saptı. Ferrari 550 Maranello 492 HP ile markanın yeni amiral gemisi olurken, Porsche de sadece 911'den oluşan ürün gamını nispeten ulaşılabilir bir model olan roadster Boxster ile genişletti. Fiat'ın dünya otomobili olarak tanıttığı ve ilerleyen süreçte Türkiye'de de üretilecek olan Palio ve Siena modelleri Brezilya ve Arjantin'de üretilmeye başlandı. Ford'un radikal tasarımlı minik modeli Ka, 12 yıl boyunca üretilecek olan birinci nesliyle tanıtıldı. Honda'nın 1973 yılında birinci nesliyle yollara çıkan kompakt temsilcisi Civic, altıncı nesliyle tanıtılırken, araç 160 HP gücündeki 1.6 lt'lik atmosferik motoruyla litre başına güçte dünya rekoru kırdı. Giderek kendini geliştiren Hyundai, ABD'de Tiburon, Avrupa'da ise FX Coupe olarak bilinen ekonomik sporcusuyla halka uygun fiyatlı ve iyi görünen bir keyif otomobili sunuyordu. Mercedes-Benz CLK orta sınıf coupe rekabetine dahil olurken, aracın cabrio versiyonu da üretildi. Alman üreticinin bir diğer yeniliği ise katlanır metal tavanlı roadster SLK oldu. Espace ile MPV sınıfının Avrupa'daki yaratıcısı olan Renault, bu kez de Megane Scenic ile kompakt MPV'lerin önünü açtı. Skoda, Octavia ile kendi açısından gerçek bir devrime imza atarken, Volkswagen'in tepeden tırnağa yenilediği Passat, o güne kadarki orta sınıf otomobil kavramını değiştirecek kalite ve boyutlar sundu.

Honda Civic Sedan, Türkiye'de üretilmeye başladı.

B5 kodlu VW Passat, özellikle kabini ve sürüş kalitesi konularında sınıfının referans modeli oldu.

1997

ThrustSSC ulaştığı 1228 km/s'lik maksimum hızla hız rekorunu kırarken karada ses bariyerini aşan ilk araç olmayı başardı. Alfa Romeo, 156 ile coupe görünümlü bir sedan otomobile imza atarken, araç genç klasikler arasındaki yerini aldı. Kompakt SUV pazarına dahil olan Land Rover Freelander ile premium markaların da önü açıldı. Mercedes-Benz, A Serisi ile o güne kadar alışkın olunmayan bir tarzı ortaya koyarken, ilk modellerin kritik yol tutuş özellikleri ESP'nin standart olarak sunulmasıyla bertaraf edilmişti. 1997 yılında vizyona giren Jurassic Park 2 filminde sahne alarak, henüz satışa sunulmadan büyük bir tanınırlığa ulaşan Mercedes-Benz M Serisi, Avrupalı lüks SUV'ların ilk örnekleri arasında yer aldı. Renault, Kangoo ile modern hafif ticarilerin arasına katıldı. 4 tekerlekten çekişli ve boxer motorlu modelleriyle tanınan Subaru, ilk SUV modeli olan Forester'ı tanıttı. Bugün neredeyse her markanın bir çeşidine sahip olduğu hibrit araçların geniş kitlelere hitap eden ilk seri üretim örneği olarak kabul edilen Toyota Prius, Japonya'da satışa sunuldu. Kompakt sınıfın sembollerinden Volkswagen Golf dördüncü nesliyle üretilmeye başlarken, araç özellikle iç mekan kalitesiyle sınıfa yeni standartlar getirdi.

İlk Renault Kangoo, Türkiye'de Renault 12 SW müşterilerini de yeni kitleleri de kendine çekti.

ThrustSSC, toplamda 111.525 HP güç üreten iki Rolls-Royce turbofan motoruyla karada ses hızını aşan ilk araç olmayı başardı. Ortalama yakıt tüketimi yaklaşık 5500 lt/100 km.

Geleneksel karoserin altında dünyanın ilk seri hibrit teknolojisi yatıyordu. İlk Toyota Prius'un ortalama yakıt tüketimi 5,1 lt/100 km olarak açıklanıyordu.

1998

Audi, kompakt A3 platformunda ürettiği TT ile kült bir modele imza attı. BMW'nin orta sınıf temsilcisi 3 Serisi yeni nesliyle yollara çıkarken, Daewoo Matiz, temel ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak üzere düşük satış fiyatıyla üretilen modeller arasına katılmıştı. Geride bıraktığımız yüzyılın en aykırı modelleri arasında yer alan Fiat Multipla, tarihin en çirkin otomobilleri listesinde zirveye oynadı. Escort adını emekliye ayıran Ford, kompakt sınıftaki mücadelesini sürdüreceği yeni modeli Focus'u tanıttı. Araç sportif sürüş özellikleriyle sınıfında çıta yüksekliğini belirliyordu. Mercedes-Benz amiral gemisi S Serisi'ni ve aracın coupe versiyonu olan CL Serisi'ni yeni nesilleriyle tanıttı. Maserati'nin bumerang stoplu coupe'si 3200 GT yollara çıkarken, aracın stopları ilerleyen süreçte güvenlik nedeniyle geleneksel tiple değiştirilecekti. Ölümsüzlüğü yakalayan modellerden biri olan Peugeot 206 tanıtılırken, ilk 911'den bu yana hep hava soğutmalı boxer motorlar kullanan Porsche, 1998'de tanıttığı 996 kodlu yeni 911'le su soğutmalı boxer'a geçiş yaptı. BMW tarafından satın alınan Rover, 75 ile zarif ve İngiltere kokan bir orta üst sınıf modele imza attı. Mercedes-Benz ve İsviçreli saat üretici Swatch ortaklığıyla doğan smart markası mikro otomobillerin modern öncüsü oldu. Volkswagen Kaplumbağa efsanesi New Beetle adı altında yeniden doğarken, Lupo da tanıtıldı. Volvo, yeni orta üst sınıf modeli S80 tasarım anlamında büyük bir dönüşüm yaşadı.

996 kodlu Porsche 911, serinin su soğutmalı motor kullanılan ilk nesliyken, konfor ve güvenlik özelliklerinde çok ciddi gelişmeler olmuştu.

Ford Escort'un yerini alan Focus, çok kollu arka aksıyla sürüş dinamiklerinde yeni standartlar belirledi.

1999

Volvo, Ford tarafından satın alındı. Audi, alüminyum karoserli A2 ile küçük sınıfta zamanın ilerisinde bir modele imza attı. BMW'nin X modellerinin ilki olan X5 tanıtıldı. Citroen, Xsara Picasso ile kompakt MPV trendine ayak uydurdu. Ferrari F355'in yerini alan 360 Modena yolla çıktı. Honda, HR-V ile bugünün crossoverlarının ilk örneklerinden birine imza attı. Markanın ilk seri üretim hibrit modeli 2 kişilik Insight satışa sunuldu. 240 HP gücünde 2.0 lt'lik atmosferik motora sahip roadster Honda S2000 yollara çıkarken, araç bugün kült statüsünde. Opel, Zafira ile sınıfının en çok tutulacak modellerinden birini tanıtırken, aracın 7 kişilik koltuk yapısı çok pratikti. Pagani ilk otomobili olan Zonda C12'yi tanıttı. Peugeot 607 sahneye çıktı. Skoda Fabia küçük sınıf rekabetine katıldı. Toyota küçük sınıfta Starlet yerine Yaris ile başarı aramaya başlarken, araç tasarımı ve hareketli arka koltuklarıyla farklıydı. Renault Clio Symbol Türkiye'de üretilmeye başlandı. Bursa Tofaş Fabrikası'nda Fiat Palio ve Siena'nın üretimi başladı.

Honda S2000'in 2,0 lt 240 HP'lik motoru litre başına güç üretiminde rekoru uzun yıllar elinde tuttu. Devir göstergesinde kırmızı bölge 9000'deydi.

Skoda Fabia'nın 131 HP'lik 1,9 lt dizel motorlu bir performans versiyonu da üretilmişti.

Pagani'nin ilk otomobili Zonda C12, 394 HP gücündeki 6,0 lt'lik Mercedes V12'si ile üretildi.

2000

Firestone lastikleriyle donatılan Ford Explorer, Mercury Mountaineer ve Mazda Navajos'lar takla atma riski taşıdıkları için o güne kadar tarihin en büyük geri çağırma operasyonuna tabi tutuldu ve oluşan kazalardan Firestone lastikleri sorumlu tutuldu. İlk kez 1959 yılında üretilen orijinal Mini'nin üretimi sona erdi. Kompakt sınıfın en güzellerinden biri olan Alfa Romeo 147 ve James Bond'un otomobili olan BMW Z8 tanıtıldı. Toyota Corolla yeni nesliyle tanıtılırken, Volvo'nun orta sınıftaki temsilcisi S60, sportif ve modern tasarımıyla dünyaya merhaba dedi.

Mini'nin üretimi sona ererken, BMW Grubu markayı MINI olarak premium bir konumlandırmayla yeniden pazara sundu.

Ford Mondeo, dinamik sürüş özellikleri ve geniş iç mekanıyla dikkat çekti.

Fiat Doblo'nun üretimi Türkiye'de başladı.

2001

BMW'nin amiral gemisi 7 Serisi, dördüncü nesliyle tanıtılırken, Chris Bangle imzalı araç hem tasarımı hem de iDrive kontrol sistemiyle çok eleştirildi. Chrysler'ın retro MPV'si PT Cruiser yollara çıktı. Fiat'ın lokomotif modellerinden biri haline gelecek olan Doblo dünyaya merhaba dedi. Honda'nın MPV karakterli küçük sınıf modeli Jazz tanıtılırken, ilk hibrit Civic de bu yıl yollara çıktı. Jaguar X-Type ile orta sınıfa doğru ilk adımını attı. Mercedes-Benz SL, katlanır metal tavanlı yeni nesliyle tanıtıldı. Orijinal Mini markasını satın alan BMW markayı MINI haline getirirken, araç küçük sınıfı lüks ve premium kavramıyla tanıştırdı. Peugeot 307 yüksek tavanıyla kompakt sınıfta yeni ufuklar açtı. Pontiac Aztek gelmiş geçmiş en kötü tasarımlı otomobillerden biri olarak Amerika'da yollarla buluştu. Avantime ile coupe ve MPV melezi bir modele imza atan Renault, orta üst sınıfta da Vel Satis ile farklı bir tarzı hayata geçirdi. İki tekerlekli elektrikli taşıt Segway PT, mobilitede devrim yaratacağı iddiasıyla tanıtıldı. Skoda, uzatılmış Passat platformuna sahip amiral gemisi Superb'i tanıttı. Dördüncü nesil Volkswagen Polo yollara çıktı.

Ford Mondeo platformunun kullanıldığı X-Type, Jaguar'ın ilk orta sınıf modeli oldu ve ilk etapta sadece 4 tekerlekten çekişle yollara çıktı.

Renault Clio V6 24V, tıpkı atası Renault 5 Turbo gibi ortadan motorluydu. 226 HP gücündeki 3,0 lt'lik atmosferik V6, iki kişilik küçük roketi 235 km/s'ye ulaştırıyordu.

Mercedes SL Serisi'nde katlanır metal tavana geçiş yapıldı.

2002

Tofaş tarafından üretilen ve "Kuş Serisi" olarak bilinen model ailesinin Türkiye'deki üretimi sona erdi. BMW'nin roadster temsilcisi Z3'ün yeni nesli Z4 adıyla tanıtıldı. Citroen'in yüksek tavanlı küçüğü C3 yollara çıkarken, katlanır metal tavanlı roadster Daihatsu Copen, 0.6 lt'lik benzinli turbo motoruyla kült modeller arasındaki yerini aldı. Ferrari'nin kurucusu Enzo adına sadece 400 adet ürettiği süpersporcu tanıtıldı. Ford'un giderek popüler hale gelen hafif ticari araç sınıfındaki en yeni temsilcisi olan ve Türkiye'de üretilen Transit Connect yollara merhaba dedi. Kia, Türkiye'de en çok satılan SUV'lar arasına girecek olan Sorento'yu tanıtırken, Hyundai de Getz ile küçük sınıfa dönemi için modern bir giriş yaptı. Lamborghini Diablo'nun yerini alan V12 motorlu süpersporcu Murcielago tanıtılırken, Porsche radikal bir kararla tarihindeki ilk SUV olan Cayenne'i üretmeye başladı. Opel, MPV kavramını küçük sınıfla buluşturan Meriva'yı tanıttı. Volkswagen, kelime anlamı olan "halk otomobili"nden giderek uzaklaşmaya başladığı lüks modelleri Phaeton ve Touareg ile adeta tasdik etti.

Fiat Albea, Siena'nın yerini alırken, yüzü makyajlı Palio ile aynıydı.

Kia Sorento, dünya çapında büyük bir satış başarısı yakaladı ve markanın imajını yükseltti.

Yeni Range Rover'da monokok bir karoser ve bağımsız akslar kullanıldı.

2003

BMW'deki radikal değişimin yeni halkaları olan 5 Serisi, 6 Serisi ve kompakt SUV X3 tanıtıldı. Volkswagen Grubu'nun bir markası haline gelen İngiliz Bentley, uzun bir aradan sonra geliştirdiği ilk modern modeli olan Continental GT'yi tanıttı. Mercedes-Benz SLK ile aynı platformu paylaşan aykırı tasarımlı sporcu Chrysler Crossfire yollara çıkarken, Fransızlar Citroen C2 ile yine kült olmaya aday bir modele imza atıyorlardı. 100'üncü yılını kutlayan Ford, altmışlı yıllardaki efsane sporcusu GT40'ın anısına aracın halefi olan GT'yi tanıtırken, araçların üretimi ve teslimi 2004'te gerçekleşti. SUV sınıfına sportif tasarımını getiren ilk model diyebileceğimiz Infiniti FX tanıtıldı. Lamborghini, Gallardo ile birlikte uzun zaman sonra ilk kez aynı anda iki farklı model üretmeye başladı. Mercedes-Benz, hissesine sahip olduğu McLaren ile birlikte SLR'ı üreterek yeni binyılın ilk rüya otomobillerinden birine imza attı. Rolls-Royce, BMW çatısı altına girdikten sonraki ilk modeli olan Phantom'u tanıtırken, ters arka kapılı araç lükste son noktaydı. Toyota Prius ikinci nesliyle yollara çıkarken bir imaj otomobili haline geldi. smart, uzatılmış Fortwo platformunda geliştirdiği Roadster ve Roadster Coupe modellerini tanıttı. Beşinci nesil Golf yollara çıkarken, T5 kodlu Transporter tanıtıldı.

BMW X3, sert yürüyen aksamıyla eleştirilse de, sürüş özellikleri bir SUV için çok dinamikti.

Mercedes SLR McLaren, İngiltere'de üretilen gerçek bir rüya otomobiliydi.

Beşinci Volkswagen Golf neslinde sürüş dinamizmi ön planda tutulmuştu.

2004

BMW'deki değişimin en yeni halkası olan 1 Serisi markanın ilk 5 kapılı kompakt hatchback'i olarak yollara çıkarken, arkadan itiş geleneğini sürdürmesiyle sınıfında fark yarattı. Citroen kompakt sınıfta Xsara'nın yerini alan C4 ile yeniden geçmişinden gelen yaratıcı tasarımlara dönüş yaparken, Renault çatısı altına giren Dacia, Logan ile yeniden yapılanmasını başlattı. Ferrari 612 Scaglietti, yeni 4 kişilik Ferrari olurken, 360'ın yerini de F430 aldı. Ford Focus daha geleneksel hatlı ikinci nesliyle yollara çıktı. Spor otomobil tarihinin ikon modellerinden Ford Mustang, beşinci neslinde baştan aşağı değişerek birinci nesilden izler sunan retro bir tarza kavuştu. İtalyanlar Maserati Quattroporte ile lüks sınıfta performanslı ve zarif bir sedana imza atarken, Mercedes-Benz CLS "dört kapılı coupe" kavramını hayata geçirdi. Porsche'nin 997 kodlu yeni nesil 911'i tanıtılırken, ortadan yerleşimli bir V10'un görev yaptığı Carrera GT ile koleksiyon otomobillerinden birini tanıttı. Giderek genişleyen smart ailesinin son üyesi Mitsubishi Colt ile aynı platformu paylaşan Forfour olurken, Volkswagen'in Brezilya'da geliştirilen minik sınıf temsilcisi Fox tanıtıldı.

Ford, yeni Mustang için retro tasarımı ön planda tutarken, V6 ve V8 motorlar kullanıldı.

Ortadan V8 motorlu Carrera GT, Porsche'nin en özel modelleri arasındaki yerini aldı.

Volvo S40, premium olması bir yana, Ford Focus ve Mazda3 ile aynı altyapıyı kullandı.

2005

MG-Rover Grubu iflas ederek Çinlilerin eline geçti. Alfa Romeo 156'nın yerini alan 159 yollara çıktı. Aston Martin Vantage tanıtıldı. Lüks sınıf Bentley Continental Flying Spur ile tanıştı. BMW, E90 kodlu yeni nesil 3 Serisi'ni tanıtırken, aracın özellikle arka tasarımı oldukça eleştirilmişti. Volkswagen tarafından yeniden canlandırılan Bugatti markası, Veyron EB 16.4 ile en aykırı otomobillerden birine imza attı. 1001 HP gücündeki araç 408 km/s maksimum hıza ulaşıyordu. Corvette, C6 kodlu yeni nesliyle yollara çıkarken, çok başarılı olan performans/fiyat oranıyla büyük yankı yarattı. Citroen, Peugeot ve Toyota'nın üçüz minik sınıf otomobilleri C1, 107 ve Aygo tanıtıldı. Dodge'un özgün tasarımlı SUV'u Nitro yollara çıkarken, Ferrari Enzo'dan türetilen FXX, 800 HP gücündeydi. 2000'li yıllara pek de parlak bir başlangıç yapamayan Fiat, küçük sınıfta Grande Punto ile gerçek bir başarıya imza atarken, araç ön tasarımından dolayı bebek Maserati olarak adlandırılıyordu. Hyundai, yükselmeye başlayan kompakt SUV trendine Tucson ile dahil olurken, Peugeot'nun sürgülü kapılara sahip minik otomobili 1007, 2000'li yılların aykırı otomobilleri arasındaki yerini aldı. Mercedes-Benz'in amiral gemisi S Serisi, W221 kodlu yeni nesliyle tanıtıldı. Porsche'nin 911'in altında konumlandırdığı ortadan motorlu coupesi Cayman dünyaya merhaba derken, Range Rover Sport, muhafazakar İngiliz arazi aracı üreticisinin yeni ufuklara açık olduğunu gösterdi. Volkswagen Passat yeni nesliyle tanıtılırken, araç tasarımı ve kalitesiyle orta sınıfın zirve modelleri arasındaki yerini sağlamlaştırdı.

Peugeot'nun minik otomobili 1007'de sürgülü kapılar kullanıldı.

E90 kodlu BMW 3 Serisi'nde M3 ilk kez V8 motorla yollara çıktı.

2006

Audi'nin ilk süpersporcusu olan R8, Lamborghini Gallardo platformunda üretilmeye başlandı. Kompakt SUV ikizler Chevrolet Captiva ve Opel Antara tanıtılırken, Captiva ikizine göre daha başarılı satış adetlerine ulaştı. Citroen'in kompakt MPV'si C4 Picasso yollara çıkarken, marka C6 ile uzun zamandır uzak kaldığı üst orta sınıfa geri döndü. Kübik tasarımlı Daihatsu Materia yolları şenlendirmeye başladı. Ferrari'nin V12 motorlu yeni amiral gemisi 599 GTB Fiorano tanıtıldı. Ford S-Max orta sınıf MPV'lere sportif bir yorum getirirken, Jeep Patriot ve Compass modelleriyle kompakt SUV sınıfına adım atıyordu. Mercedes-Benz'in lüks MPV'si R Serisi yollarla buluşurken, M Serisi'nin uzatılmış versiyonu olan ve 7 kişilik bir iç mekan sunan GL de yine bu yılın yenilikleri arasındaydı. Kompakt sınıfta hem prestij anlamında hem de fiziksel anlamda yükselmek isteyenler için tanıtılan Nissan Qashqai, başarıya ulaşmakta zorlanmayacaktı. Peugeot'nun küçük sınıftaki yeni numarası 207 tanıtıldı. Volkswagen Eos ile katlanır metal tavanlı cabrio modasına ayak uydururken, Volvo C30 kompakt sınıfa radikal tasarımla merhaba diyordu.

Citroen C6, markanın geçmişindeki yenilikçi büyük otomobillerin mirasını 21'inci yüzyıla taşıdı.

Skoda Roomster, fonksiyonel araçlarında iyi görünebileceğini gösteren mantıklı bir örnek oldu.

Ferrari P4/5, Amerikalı milyarder James Glickenhaus için üretilen bir "tek örnek".

2007

Geçmişinde önemli yarış başarıları olan Alfa Romeo, 8C Competizione ile tasarım ve performans odaklı bir sporcuyu tanıtırken, Audi de A5 ile orta sınıf coupe rekabetine dahil oldu. Alman üreticinin büyük SUV'u Q7 de bu yılın önemli yenilikleri arasında yer alırken, ekonomik satış fiyatıyla dikkat çeken Dacia Sandero'nun üretimi başladı. Türk otomobil endüstrisinin en önemli projelerinden biri olan Minicargo kapsamında, üçüz hafif ticariler Citroen Nemo, Fiat Fiorino ve Peugeot Bipper, dünyada sadece Bursa'da Tofaş tesislerinde üretilmeye başladı. Retro tasarımıyla dikkat çeken Fiat 500 bir kalp hırsızı olarak yollara çıkarken, Fiat'ın dünya otomobili olan Linea da Bursa'da üretilmeye başladı. Toyota Corolla Hatchback'in yerini alan Auris tanıtıldı ve Türkiye'de de üretilmeye başladı. Kompakt SUV pastasından büyük bir dilim almak isteyen Volkswagen, bu amaçla Tiguan'ı satışa sundu. Hyundai'nin Avrupa pazarında güçlenmesinde önemli rol oynayan i10 ve i30 modelleri 2007'nin önemli yenilikleri arasında yer alırken, i30'un ikizi Kia cee'd de yine aynı dönemde tanıtıldı. Nissan, GT-R ile gerçek bir süpersporcu avcısına imza atarken, Peugeot'nun yeni kompakt sınıf temsilcisi 308 de rekabete hazırdı. Rolls-Royce Phantom'un üstsüz versiyonu olan Phantom Drophead Coupe, cabrio kavramına farklı anlamlar yüklerken, yüzde 100 elektrikli Tesla Roadster özellikle Amerika'da kısa sürede trend belirleyici bir model haline geldi.

Dünya lansmanı Türkiye'de gerçekleştirilen Bursalı Fiat Linea, küçük ve kompakt sınıf arasında kalanlara hitap etti.

Mini Clubman, daha büyük bir Mini isteyenlere aykırı kapılı bir alternatif oldu.

Hyundai i30, Koreli markanın kalite sıçramasını yaşadığı model oldu.

2008

Küresel ekonomik kriz her sektörü derinden etkilerken, Amerikalı General Motors ve Chrysler otomotiv alanında en sert darbeyi alanlar arasındaydı. Kosova bağımsızlığını ilan etti. Alfa Romeo, MiTo ile küçük sınıfa giriş yaparken, Audi de Q5 ile orta sınıf SUV'lar arasındaki rekabete dahil oldu. BMW'nin amiral gemisi 7 Serisi yenilenirken, Alman üretici X6 ile SUV sınıfında alışılmışın dışında coupe tarzı bir modele imza attı. Chevrolet'nin yeni kompakt modeli Cruze kariyerine başlarken, araç bir dünya modeli olarak tasarlandı. Katlanır metal tavanlı ilk Ferrari modeli olan California tanıtıldı. Dinamik tasarımıyla yepyeni bir tarza bürünen yeni Ford Fiesta sahneye çıkarken, markanın kompakt SUV'u Kuga da bu yılın yenilikleri arasında yer aldı. Koreli Hyundai'nin küçük sınıftaki yeni modeli i20 tanıtılırken, araç ilerleyen süreçte yerli olarak da üretilecekti. Ağırbaşlı tasarımlarıyla tanıdığımız Jaguar, yeni orta üst sınıf modeli XF ile değişimi başlattı. Mercedes-Benz orta sınıf izleri sunan kompakt modeli CLC'yi tanıtırken, en küçük SUV'u GLK'nın da üretimi başladı. MINI'nin Hatchback ve Cabrio sonrası üçüncü karoser tipi olan Clubman tanıtılırken, elektrikli MINI E de yine bu yıl tanıtıldı. Orta sınıfta 1988 yılından beri Vectra ile mücadele eden Opel, bu ismi emekliye çıkartıp sportif tasarımlı Insignia'nın mesaisini başlattı. Tata Nano, mikro boyutları ve 3.000 doların altında kalan başlangıç fiyatıyla büyük bir sansasyon yarattı. Volkswagen Golf'ün altıncı nesli ve Passat'ın sportif türevi Passat CC, markanın bu yıla ait önemli yenilikleri arasındayken, Volvo XC 60 tasarımıyla SUV sınıfında tüm bakışları üzerine çekiyordu.

Alfa Romeo'nun tarz sahibi küçüğü MiTo'da 8C Competizione'den izler sunan karoserin altında Fiat Grande Punto yatıyor.

Vectra'nın yerini alan Opel Insignia'da gelişmiş far sistemi dikkat çekti.

2009

Ford Transit Connect'le birlikte ilk defa Türkiye üretimi bir araç ABD'ye ihraç edilmeye başlandı. BMW, üst orta sınıfta 5 GT ile farklı sınıfları bir araya getirirken, yeni 5 Serisi de daha geleneksel bir tasarımla yollara çıktı. Mercedes-Benz'in sembol modellerinden E Serisi, W212 kodlu yeni nesliyle tanıtılırken, araç klasik olmaya aday bir tasarıma sahipti. Peugeot, kompakt sınıfta ilk crossover ve MPV modelleri olan 3008 ve 5008'i tanıttı. Porsche'nin ilk 4 kapılı modeli olan Panamera tanıtılırken, araç lüks sedan sınıfına yeni sürüş dinamikleri kazandırdı. Renault Megane Sedan'ın yerini alan Fluence tanıtılırken, araç Bursa'da da üretildi. Citroen, DS3 ile premium DS modellerinin ilkine imza attı. Chevrolet Camaro, 2002'de ara verilen üretimi sonrası retro çizgiler sunan yeni nesliyle tanıtıldı. Ferrari F430'un yerini alan 458 Italia tanıtıldı. Honda, Insight ile nispeten ulaşılabilir bir hibrit üretti. Yıllardan beri yuvarlak farları ve klasik siluetiyle tanıdığımız Jaguar XJ, yepyeni bir hale büründü. Skoda'nın ilk SUV'u olan kompakt Yeti tanıtılırken, araç sınıfının en mantıklı modelleri arasında yer alıyordu. Toyota Prius'un üçüncü nesli gün yüzüne çıkarken, Corolla Verso'nun yerini alan Verso tanıtılarak sadece Adapazarı'nda üretilmeye başladı. Volkswagen'in ilk orta boy pikap modeli olan Amarok yüzünü gösterirken, Polo'nun beşinci nesli de bu yıl içinde tanıtıldı.

Peugeot RCZ, markanın hem ilk kompakt coupesi hem de adında rakam olmayan ilk modeli oldu.

Yeni Jaguar XJ, modelin 1968'de ortaya çıkan ana hatlarıyla vedalaşma anlamı taşıdı.

Megane Sedan'ın yerini alan Renault Fluence, kısa sürede filoların gözdesi oldu.

2010

Metin Şentürk, Dünya Engelliler Hız Rekorunu kırdı. Alfa Romeo'nun yeni kompakt modeli Giulietta tanıtıldı. Audi, A1 ile küçük sınıfa dönerken, A7 Sportback son yılların en farklı tasarımlarından biri olarak kabul edildi. BMW yeni 6 Serisi'ni ilk olarak cabrio haliyle tanıttı. Elektrikli Chevrolet Volt, menzil arttırıcı benzinli motoruyla birlikte otomobilde yeni dönemin ilk örneklerinden biri olarak yollara çıktı. Dacia Duster, SUV sahibi olmak isteyenlere düşük bir maliyet sunarken, satışa sunulduğu tüm pazarlarda başarılı oldu. Honda CR-Z, hibrit motor yapısı ve aykırı tasarımıyla çevreciliği sportiflikle birleştirdi. Mercedes-Benz, martı kanat 300 SL'in halefini yaklaşık 50 yıl sonra SLS AMG olarak yollara çıkardı. MINI Countryman, SUV sınıfını MINI tarzıyla tanıştırırken, araca sıkı bir rakip olarak tanıtılan Nissan Juke, tasarımıyla bir uzaylı gibiydi. Peugeot 508, markanın yeni tasarım felsefesini yansıtan ilk model olarak yollara çıkarken, Renault-Nissan ittifakının elektrikli meyveleri Nissan Leaf ve Renault Fluence Z.E. de bu yılın öne çıkan yenilikleri arasındaydı. Volvo orta sınıfta S60 ve V60 ile sportif tasarımı ön planda tutmaya başladı.

Dacia Duster, SUV hayali olan tüketicilere kelepir bir alternatif olurken, asfalt dışında bir hayli yetenekli bir model olarak dikkat çekti.

Nissan Juke, konsept haline sadık tasarımıyla yolların en cesur modelleri arasına girdi.

Alfa Romeo Giulietta, sadece tasarımıyla değil aynı zamanda sportif sürüş özellikleriyle de beğeni toplamayı başarıyor.

2011

Audi'nin en küçük SUV'u Q3 tanıtıldı. BMW yeni 1 ve 3 serilerini gün yüzüne çıkardı. Ferrari 4 kişilik yeni coupesi FF'i tanıtırken 4 tekerlekten çekişli olmasıyla marka için bir ilkti. Hyundai, yeni i30 ile VW CEO'su Martin Winterkorn'u bile etkiledi. 700 HP'lik Lamborghini Aventador, Murcielago'nun yerini aldı. Pagani Zonda emekliye ayrılırken, yerini kanat kapılı Huayra aldı. Yeni nesil Porsche 911 artan lüksü ve boyutlarıyla dikkat çekti. Volkswagen Grubu, Seat Mii, Skoda Citigo ve Volkswagen Up! ile yeni nesil minik otomobilleri tanıttı.

Mercedes'in F125 konsepti markanın 125'inci kuruluş yıl dönümü şerefine Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı.

Audi Q3, dinamik sürüş özellikleriyle fark yaratırken, kabin genişliği kısıtlıydı.

İkinci modern Beetle'da daha fazla coupe hissi veren bir tavan tasarımı kullanıldı.

2012

Fiat, 500'ün büyük versiyonu olarak küçük sınıf bir MPV olan 500L'yi tanıtırken Ford da yine aynı sınıfta B sütunsuz B-Max ile sıra dışı bir alternatife imza attı. McLaren, hibrit hiperspor otomobili P1'i Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtırken 917 HP gücündeki P1'in 0-100 km/s süresi 2,8 saniye olarak açıklanıyordu. Opel, kurucusu Adam Opel'e olan saygısını minik sınıftaki tarz otomobili Adam ile gösterirken Range Rover yeni neslinde bir SUV için ilk sayılan alüminyum monokok karoser sayesinde selefine göre 420 kg'a varan miktarda hafifledi. Elektrikli otomobillerde öncü rolüne soyunan Renault, ZOE ve Twizy ile iki farklı elektrikli şehir otomobili sundu. Subaru ve Toyota'nın boxer motorlu arkadan itişli coupe ikizleri BRZ ve GT 86 sahneye çıkarken, Volkswagen de yedinci nesil Golf'ü tanıttı. Volvo, V40 ile yaya havayastığına sahip ilk otomobili üretti. Tesla Model S, 5 metrelik lüks bir elektrikli otomobil olarak yeni bir dönemi başlattı.

Türkiye'de ilk etapta motosiklet ehliyetiyle kullanılabilen Renault Twizy'yi artık B sınıfı ehliyetle kullanmak mümkün.

Tesla Model S, dünyanın ilk yüzde 100 elektrikli lüks sedanı olarak kabul ediliyor.

Fiat'ın 500'ü bir aileye dönüştürme hamlesinin ikinci adımı MPV versiyon 500L.

2013

2014

Alfa Romeo, ortadan motorlu karbon fiber coupesi 4C'nin üretimine start verirken, BMW i3 elektrikli mobiliteye farklı bir yorum kattı. Yedinci nesil Corvette adına Stingray takısını aldı. Ferrari LaFerrari ve Porsche 918 Spyder, hibrit teknolojisini hiperspor sınıfına taşıdı. Mercedes, ilk önden çekişli sedan otomobilini kompakt sınıfta CLA ile üretirken markanın amiral gemisi S Serisi de yeni nesliyle tanıtıldı. Maserati, Ghibli adını 15 yıllık bir aradan sonra yeniden kullanırken, model marka tarihinin dizel motorlu ilk otomobili oldu. Dünyanın en çok satılan otomobili unvanının sahibi Toyota Corolla yeni nesliyle tanıtılırken bu nesille birlikte Corolla yeniden Türkiye'de üretilmeye başladı. 50'nci yaşını kutlayan Lamborghini, bunun şerefine Aventador altyapısını kullanan Veneno'yu üretti.

Mercedes CLA, tüm kullanışlılık handikaplarına karşın dünya genelinde büyük bir ilgi gördü ve markanın müşteri kitlesinin gençleşmesine yardımcı oldu.

Porsche 918 Spyder, 887 HP sistem gücüne sahip ve sadece elektrik enerjisiyle 19 km sürüş menzili sunabiliyor.

BMW i3, motorundan şasisine, iç mekanından tasarımına kadar gerçek bir fütürist oldu.

Opel'in Bochum'daki otomobil fabrikası 52 yıllık hizmet sonrasında kapatıldı. BMW, 2 Serisi Active Tourer ile tarihindeki ilk önden çekişli otomobilini ve MPV'sini üretmiş oldu. Fiat, 500 Serisi'ni bir crossover ile genişletirken Ford yeni Mondeo'da arka koltuk emniyet kemerlerinde havayastıklarına yer verdi. Lamborghini, Gallardo'yu emekliye çıkartırken boşluğunu yine atmosferik V10 motorlu Huracan ile doldurdu. AMG modellerini artık Mercedes-AMG markası altında sunacak olan Mercedes bu felsefenin ilk ürünü olarak GT'yi tanıttı. Cayenne'in elde ettiği büyük başarılardan sonra Porsche bir alt sınıfta Macan ile ikinci SUV'unu tanıtmış oldu. Volvo tarihinin en uzun soluklu modellerinden XC90, birinci neslin 12 yıllık üretim süresinden sonra ikinci nesliyle tanıtıldı.

Ford Mondeo, gelişmiş güvenlik donanımlarıyla sınıfının en iddialı modelleri arasında yer alıyor.

Mercedes-AMG markasının ilk modeli olan GT, yenilikçi V8 motoruyla dikkat çekiyor.

Porsche Macan, 2,0 lt'lik sıralı 4 silindirli benzinli motoruyla marka için alışılmadık bir model.

2015

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Güneş Enerjisi Araştırma Merkezi ve MAN ortaklığında yerli imkanlarla geliştirilen "Türkiye'nin ilk güneş paneli destekli otobüsü" düzenlenen törenle tanıtıldı. Bentley ilk SUV modeli olan Bentayga ile lüksü araziye de taşırken, BMW'nin amiral gemisi 7 Serisi, tanıtılan altıncı neslinin karbonfiber şasisi ve uzaktan kumandalı park gibi özellikleriyle fark yarattı. Fiat Egea tanıtıldı ve Türkiye'nin yerli üretim otomobilleri arasındaki yerini aldı. Birinci nesliyle adını efsaneler arasına yazdıran Honda NSX'in merakla beklenen ikinci nesli üç elektrikli motorlu bir hibrit süperspor olarak tanıtıldı. Jaguar da ilk SUV'u F-Pace ilk premium rekabetine dahil oldu. Mercedes yeni model kodlamasına geçerek otomobillerini ait oldukları sınıfla ilişkilendirdi: GLC, SLC ve GLS gibi. Opel'in kompakt sınıftaki önemli ismi Astra yeni nesliyle tanıtılırken sınıfı için bir ilk olan matriks LED farlarıyla fark yarattı. Renault orta sınıfta uzun zamandır mücadele eden liftback Laguna'yı emekliyle çıkartıp yerine geleneksel sedan karoserli Talisman'ı çıkarttı. Tesla, Roadster ve Model S'ten sonraki üçüncü modeli olan crossover Model X'i tanıttı.

Tesla Model X'in martı kanatlı arka kapıları hem çok özgün hem de iniş-binişi kolaylaştırıyor.

Renault Laguna'nın yerini alan Talisman'da aktif yönlendirilen arka tekerlekler var.

Honda NSX efsanesi yeni sürümünde artık üç elektrikli motorlu bir hibrit.

2016

Alfa Romeo, Giulia ile birlikte hem arkadan itişe hem de orta sınıfa döndü. Bugatti Veyron'un yerini 1500 HP'lik Chiron aldı. Maserati Levante ile Seat da Ateca ile ilk SUV modellerini üretti. Toyota C-HR bantlardan inerken, araç Türkiye'de üretilen ilk hibrit otomobil ve ilk crossover unvanlarının sahibi oldu. Fiat, 124 Spider adını Mazda MX-5 ikizi roadsteriyla diriltti. Mercedes E Serisi ve Volvo S90 gelişmiş güvenlik donanımlarıyla dikkat çekti.

Bugatti Chiron 1500 HP'lik yeni hiperspor olarak yollara çıktı.

Toyota C-HR tüm dünya için Sakarya'daki Toyota Fabrikası'nda üretiliyor.

Maserati'nin ilk SUV'u olan Levante'de Ghibli'nin altyapısına yer veriliyor.

Volvo S90, karakteristik tasarım ve gelişmiş güvenlik gibi İsveç geleneklerini yansıtıyor.

2017

Fransız spor otomobil üreticisi Alpine, A110 modeliyle hayata döndü. BMW'nin sembol modelleri arasında yer alan 5 Serisi yedinci nesliyle yollara çıkarken. M versiyonu 600 HP'lik gücü dışında ayrılabilir 4x4 sistemiyle de fark yarattı. Ferrari'nin en güçlü ve hızlı seri üretim yol otomobili olan 800 HP'lik 812 Superfast tanıtılırken 0-100 km/s hızlanması 2,9 saniye olarak açıklandı. Citroen'in kademeli hidrolik yataklı süspansiyonu ilk kez kullanan yeni kompakt SUV'u C5 Aircross tanıtıldı. Dacia Duster'ın ikinci nesli sahneye çıktı. Kompakt SUV sınıfında iyi bir yeri olan Hyundai, Kona ile küçük SUV sınıfına çarpıcı tasarımlı bir model armağan etti. F-Pace ile ilk SUV denemesinde başarılı bir örneğe imza atan Jaguar, bu kez daha ulaşılabilir ve kompakt bir model olan E-Pace'i gün yüzüne çıkarttı. 50'nci yılını kutlayan AMG markasının yıldönümü kutlaması niteliğinde olan Mercedes-AMG Project ONE, 1,6 lt'lik V6 güç ünitesi ve hibrit sistemiyle Formula 1 teknolojisinin tam anlamıyla kullanıldığı ilk yol otomobili olma özelliğini taşırken 1000 HP'nin üzerindeki gücü ve 350 km/s'yi aşan maksimum hızıyla gerçek bir hiper otomobil. Alman markanın adeta bir sınıf yaratan lüks modeli CLS de üçüncü nesliyle tanıtıldı. PSA çatısı altına giren Opel'in PSA platformları kullanan ilk modelleri olan küçük ve kompakt crossover modelleri Crossland X ve Grandland X sırayla tanıtıldı. Skoda, Yeti'yi emekli ederken kompakt SUV sınıfında mücadele etme görevini Karoq'a verdi. Seat ise Ateca'dan sonraki ikinci SUV/Crossover denemesini küçük sınıfta Arona ile gerçekleştirdi. Elon Musk'ın Tesla'sı spor otomobil Roadster ve kamyon Semi Truck'ı tanıttı.

Yeni Rolls-Royce Phantom lüks konusunda zirveyi belirlemeye devam ediyor.

Porsche Panamera'nın ikinci neslinde station versiyon Sport Turismo tanıtıldı.

2018

Audi, Q3, A1 Sportback ve A6 modellerinin yeni nesillerini tanıtırken, Q8 ve e-tron da ilk kez sahneye çıktı. BMW, 8 Serisi'ni yaklaşık 20 yıllık bir aradan sonra tekrar üretirken yeni Z4 de kumaş tavana dönüş yaptı. Hafif ticari araç sınıfında PSA üçüzleri Citroen Berlingo, Peugeot Rifter ve Opel Combo tanıtıldı. Ford'un lokomotif modellerinin başında gelen Focus dördüncü nesliyle yollara çıktı. Elektriğe önemli bir yatırım yapan Jaguar'ın ilk elektrikli seri üretim otomobili olan I-Pace satışa sunuldu. McLaren, Speedtail ile kendi tarihinin en hızlı otomobilini tanıttı. 403 km/s maksimum hıza ulaşan otomobilin tasarımında aerodinamik verimlilik ön planda tutulmuş. Mercedes'in tüketici kitlesinin gençleşmesinde ve genişlemesinde en önemli rolü oynayan model diyebileceğimiz A Serisi yeni nesliyle tanıtıldı. İkonik model G Serisi başta sona yenilendi. Mercedes'in elektrikli otomobilleri için kullanacağı EQ alt markasının ilk ürünü olan EQC, orta sınıf elektrikli bir SUV olarak tanıtıldı. Fransız üreticinin orta sınıf temsilcisi 508'in yeni nesli tanıtıldı. 911'in yeni nesli tanıtılırken artan lüks ve güvenlik donanımları dikkat çekiyor. Rolls-Royce tarihinin ilk ve tek SUV'u Cullinan tanıtıldı. Seat 2018'de 7 kişilik SUV'u Tarraco'yu ve yeni alt markası Cupra'nın ilk modeli olan Cupra Ateca'yı tanıttı. Suzuki Jimny yeni neslinde gerçek arazi aracı özelliklerini korudu. Auris adını emekli eden Toyota, yeni kompakt sınıf ailesinde güçlü Corolla ismine dönüş yaptı. Otomobilin sedan versiyonu hibrit olarak da Türkiye'de üretiliyor. VolvoS60'ın üçüncü nesli tanıtıldı. Amerika'da üretilecek ilk Volvo modeli olma özelliğini taşıyan otomobilde dizel motor sunulmayacak.

Marka tarihinin ilk ve tek SUV'u Cullinan tanıtıldı. Dünyanın muhtemelen seri üretim en lüks ve prestijli SUV'u.

Motor, aktarma, iç mekan ve şasi gibi tüm temel özellikleri Chiron'dan alınan Divo maksimum hızdan ziyade çeviklik odaklı.

2019

Bugatti La Voiture Noir, vergiler hariç yaklaşık 18,7 milyon dolarlık fiyatıyla dünyanın en pahalı otomobili.

Corvette artık ortadan motorlu bir süperspor.

Yeni Land Rover Defender, konfor, güvenlik, motor ve sürüş kalitesinde çağ atlamış.

Bu sayıda Aston Martin DBX, Ferrari Roma,Ford Mustang Mach-E, Mercedes-Maybach GLS 600 ve Skoda Octavia gibi yıl son döneminde karşımıza çıkan yeniliklerin tüm detaylarından bahsettik. Yıl geneline baktığımızda BMW'nin kompakt sınıfta üçüncü nesil 1 Serisi ile birlikte arkadan itişten önden çekişe geçtiğini ve 2 Serisi Gran Coupe ile sedan rekabetine dahil olduğunu gördük. 66 yıllık mazisinde önden motorlu olarak karşımıza çıkan Corvette, sekizinci neslinde ortadan motorlu hale geldi. DS 3 Crossback, küçük crossover sınıfında elektrikli versiyon da sunabilirken Ford da yine aynı sınıfta Puma ile yer almaya başladı. Model yelpazesini ciddi anlamda yenileyen Ferrari, F8 Tributo ve F90 Stradale gibi modellere imza attı. Avrupa'da sadece hibrit versiyonlarla satılacak olan yeni Jazz ve ilk yüzde 100 elektrikli otomobili "e" Honda'nın 2019 yenilikleri arasında yer aldı. WRC'de markalar şampiyonu olan Hyundai, Türkiye'de de üretilecek olan üçüncü nesil i10'u tanıttı. Hibrit çağına kayıtsız kalamayan Lamborghini'nin ilk hibrit yorumu süperkapasitörlü, 818 HP gücündeki Sian oldu. McLaren GT, İngiliz markanın uzun yol sporcusu rolünü üstlenirken ilk seri üretim elektrikli Mini modeli Cooper SE tanıtıldı. Kompakt SUV sınıfının 7 kişilik ilk premium modeli olan Mercedes GLB Serisi MPV'lere de rakip olurken Alman üretici AMG S 65 Final Edition ile V12 motorlara veda etti. Nissan'ın en önemli modellerinden biri olan Juke yeni neslinde tasarım karakterini korurken daha değerli ve olgun bir hale geldi. Yeni Opel Corsa, kardeşi yeni Peugeot 208 gibi elektrikli bir versiyon da sunabilirken Renault hem Clio hem de Captur ile küçük sınıfı zenginleştirdi. Tesla Model Y, orta sınıf elektrikli SUV rekabetine dahil oldu. Volkswagen'i Volkswagen yapan model Golf, sekizinci nesliyle tanıtılırken, markanın yarınını inşa ettiği elektrikli ID. modellerinin ilki ID. 3 adıyla karşımıza çıktı.

ID. 3 farklı motor ve atkarma çeşitleri sunarken ilerleyen süreçte R versiyonu da olacak.

BMW 1 Serisi artık önden çekişli ve sadace 5 kapılı olarak üretiliyor.

Adını Türkçe'den alan Porsche Taycan, markanın ilk elektrikli otomobili oldu.

MNG kargo

iyi yere dükkan açın

Birlikte büyümek ve daha karlı bir yatırım için **MNG Kargo Acentesi ol,** gücümüze güç, yatırımına karlılık kat.

Detaylı bilgi ve başvuru için: www.mngkargo.com.tr

Türkiye'nin her yerinden
0850 222 06 06
www.mngkargo.com.tr

facebook /mngkargo twitter /mngkargo YouTube /mngkargo Instagram /mng.kargo

MNG kargo

D&R

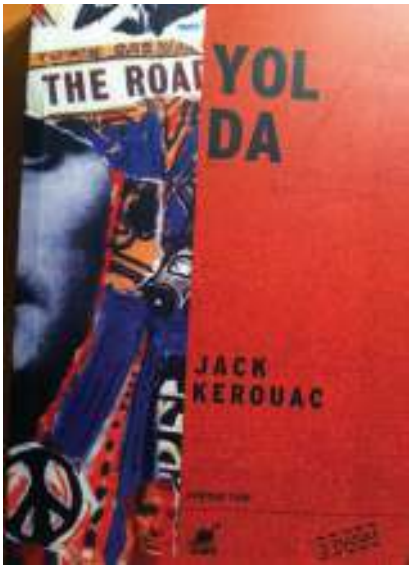
Günlük yaşamın koşuşturması içinde kitap okumaya zaman ayırmakta zorlanabiliyoruz. Kitap okumak için en ideal zamanlardan biri yolculuklar. D&R'ın yol kitapları seçkisinde yer alan kitaplarla hayallere dalabilir, seyahatlerinize keyif katabilirsiniz. Uzun yolculuklarda su gibi akıp giden kitaplarla iyi yolculuklar…

Suç ve Ceza
Fyodor Mihayloviç Dostoyevski

Hiç hesapta olmayan bu ikinci cinayet her şeyin üzerine tuz biber ekmişti, git gide artmakta olar korku bütün varlığını kaplıyordu. Hemen kaçmak istiyordu buradan. Eğer şu anda içinde bulunduğu durumun güçlüğünü, umutsuzluğunu, çirkinliğini doğru değerlendirebilseydi, buradan kurtulabilmek, evine ulaşabilmek için önünde daha ne güçlükler, belki de daha ne cinayetler olduğunu kestirebilseydi büyük olasılıkla her şeyi olduğu gibi bırakıp, doğruca polise gidip teslim olurdu.

Yolun Sonundaki Okyanus
Neil Gaiman

Hikâye, kahramanımızın çocukluğuna dönmesi ve evinin yanındaki gölün aslında bir okyanus olduğunu iddia eden Lettie Hempstock'a dair anılarının canlanmasıyla başlıyor. Bu andan sonra; küçük bir çocuğun fazlasıyla ürkütücü, garip ve tehlikelerle dolu geçmişine doğru bir kapı açılıyor. Artık, yolun sonunda neyle karşılaşacağını kahramanımız da bilmiyor…



Yolda Jack Kerouac

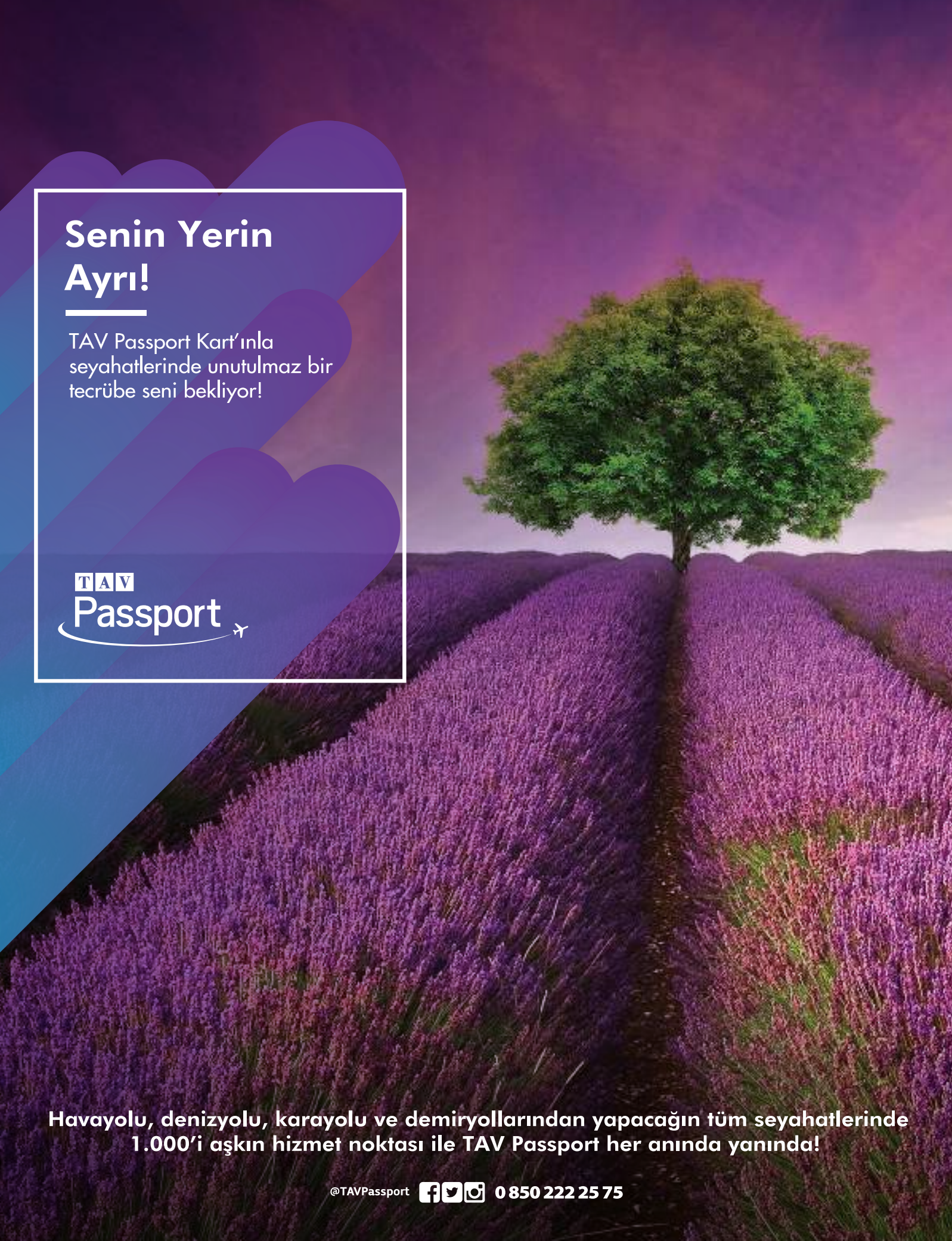
Hızla giden bir arabanın dikiz aynasına yansıyordu hayatın anlamı, öyle bir şey varsa tabii; tan kızıllığında, gecenin bağrında, bir dostun yanı başında. Hareket halinde olan için ölüm yoktu, tasa yoktu; devinim vardı sadece, dünyayı berraklaştıran, yaşamı anlamlı kılan. Yıldızların altında, hızla giden otomobillerin arka koltuklarında, kaçak atlanan tren vagonlarında, çadırlarda, barakalarda, uzak diyarlarda kutsal yaşam vardı ve yüreklerindeki coşkuyu daracık bir dünyaya sığdıramayanlar, yollarda şahlandı. Nereye olursa…

Mülksüzler Ursula K. Le Guin

Mülksüzler, kendilerine Odocu diyen küçük bir dünya dolusu insanı anlatıyor; Odo romandaki olaylardan kuşaklarca önce yaşamış, bu yüzden olaylara katılmıyor, ya da yalnızca zımnen katılıyor, çünkü bütün olaylar aslında onunla başlamıştı.

Sarı Sıcak Yaşar Kemal

Sarı Sıcak Anadolu halkının yokluğa, açlığa, unutulmuşluğa karşı verdiği insanüstü mücadelenin hikayesidir. Pisliğin, sıcağın, sefaletin ortasında bir avuç insanın hayatla aralarındaki ince bağa sımsıkı sarılışlarının ve hayatta kalma çabalarının dramı yirmi iki hikayede dile getiriliyor. Çehov tarzı bir yergi ve keskinlik ile farklı insan manzaralarına göz atan eserdeki öykülerin büyük kısmı Yaşar Kemal'in çok iyi bildiği Çukurova bölgesinde geçiyor. Yazar bu öykülerde Anadolu insanının açlık, hastalık ve çevre koşulları içinde verdiği mücadeleyi anlatıyor.


Senin Yerin Ayrı!
TAV Passport Kart'ınla seyahatlerinde unutulmaz bir tecrübe seni bekliyor!
TAV Passport
Havayolu, denizyolu, karayolu ve demiryollarından yapacağın tüm seyahatlerinde 1.000'i aşkın hizmet noktası ile TAV Passport her anında yanında!
@TAVPassport
0 850 222 25 75

SWAY HOTELS

Kış turizminin önemli merkezlerinden biri olan Erzurum Palandöken'deki Sway Hotels, 1 km uzunluğundaki kızak pistine sahip. Bembeyaz karların üzerinde renkli bir yeni yıl gecesi geçirmek isteyenler her yıl olduğu gibi bu yıl da Sway Hotels'in yılbaşı programları yer alıyor. 4 gün boyunca müzik programları da sunulan Sway Hotels'in yılbaşı programında meşaleli kayak gösterileri var. Ayrıca Müjde Kızılkan ve DJ performansı ile Tankut Karakurt, Sway Apreski partisi yer alıyor. Her yaş grubu için farklı etkinlikler bulunan Sway Hotels'de çocuklar için hem uzman eğitmenlerle kayak eğitimi veriliyor hem de 450 metrekarelik özel bir alan bulunuyor.

OMEGA

Sportif ve klasik çizgileri birleştiren Omega Seamaster Aqua Terra modeli, 41 mm çapa sahip. Kahverengi deri kayışı, paslanmaz çelik ve 18 ayar Sedna altın kombinasyonuna sahip. Ayrıca bu modelin kadranı, lüks teknelerin ahşap güvertelerini andıran yatay çizgiler yer alıyor.

PARKER

Parker'ın ilk kez 1994'te tanıtılan Sonnet Serisi, yeni çiçek esintili deseni, som gümüşün üzerine işlenmiş, Ayrıca bu üründe altın parçalar ve 18 ayar som altın uç bulunuyor. Ayrıca Sonnet modelinde yeni tasarıma sahip ok klipsi de yer alıyor.

THE NORTH FACE

The North Face'in yeni koleksiyonunda bulunan ve nano-spinning teknolojisine sahip Futurelight serisi nefes alabilen ve su geçirmez yapısına ek olarak yumuşak, hafif ve esnek bir kumaşa sahip. Bu ürün, profesyonel bir ekip tarafından -45 ile 15 derece arasında test edildi.

MORINO KARTALKAYA

Kayak turizminin en popüler rotalarından biri olan Kartalkaya'nın yeni mekanı Morino, 2019-2020 kış sezonu için 13 Aralık'ta misafirlerine kapılarını açıyor. Çetin Şirvani'nin kurucusu olduğu Morino, Kartalkaya oteller bölgesinin ortasında yer alıyor. Bölgedeki Kartal Otel ve Grand Kartal Otel olmak üzere Kartalkaya kayak merkezinde konumlanan Morino, otel misafirlerine kayak pistleri, doğal güzellikler, yemekler ve onlarca aktivite sunacak. Her hafta sonu Après-Ski partileriyle sporu eğlence ile birleştirecek olan mekan, otel müşterilerinin yanı sıra günü birlik misafirlerine de kapılarını açıyor. Morino, tüm sezon boyunca yaklaşık 250.000 kişiye hizmet vermeyi planlıyor.

MUTLU YILLAR D&R'LA BAŞLAR

Yüz binlerce yeni yıl hediyesi D&R'da

YÜZ BİNLERCE KİTAPTA 2.YE %50 İNDİRİM

ELEKTRONİK ÜRÜNLERDE %30'A VARAN İNDİRİM

Kampanyalar 31 Aralık 2019 tarihine kadar D&R mağazalarından D&R Kart ile yapılacak alışverişlerde geçerlidir. Yüz Binlerce Kitapta 2.Ye %50 İndirim ve Elektronik Ürünlerde %30'a Varan İndirim kampanyaları seçili ürünlerde geçerlidir. Kampanyalar dr.com.tr ve havaalanı mağazalarında geçerli değildir. D&R kampanya koşullarında değişiklik yapma hakkını saklı tutar. Kampanyalar stoklarla sınırlıdır.

/ DRDunyasi / dr_dunyasi / www.dr.com.tr

SADECE ADI DEĞİŞMEDİ

Tamamen yenilenen beşinci nesliyle karşımıza çıkan Nissan Micra, tasarımı, boyutları, kişiselleştirme özellikleri ve güvenlik sistemleriyle önceki nesline göre çok farklı bir karaktere büründü.

Güler yüzlü tasarımı, pratikliği, ekonomik olması ve sorunsuzluğuyla küçük sınıfta kendine ait bir çizgisi ve müşteri profili olan Nissan Micra, yeni neslinde bambaşka bir otomobil haline geldi. Sportif Micra, artık müşteri profilini de zenginleştirerek pazar payını arttırmayı amaçlıyor. Dördüncü nesil Renault Clio'da da kullanılan platform üzerinden geliştirilen yeni Micra, Türkiye pazarında sadece 3 silindirli 1,0 litre hacmindeki benzinli motorla satılıyor. Turbo beslemeli bu motor 5000 d/d'de 100 HP güç üretiyor. Otomobil 5 ileri vitesli manuel şanzımanla 2750 d/d'den itibaren 160 Nm tork sunarken bu değer CVT şanzımanlı versiyonda 2000 d/d'de 144 Nm oluyor. Yeni Micra, Türkiye'ye ağırlıklı olarak CVT şanzımanla ithal edilecek. Aslında Avrupa'da yaklaşık 2 yıl önce yollara çıkan Micra'da o dönemde otomatik şanzımanın olmaması nedeniyle Türkiye'ye gelişini geciktirmişti. Yeni Micra'nın direksiyonuna geçtiğimizde ferah bir iç mekanla karşılaşıyoruz. Önceki nesline kıyasla oldukça iyi malzeme kalitesine sahip olan bu araçta orta bölümde ve viteste bulunan deri kaplamalar aracın kalite algısını arttırıyor. Ele iyi oturan direksiyon ve vites kolu, aracın sürüş keyfini arttırıyor. Küçük arka cam geri görüş açısını daraltsa da araçta geri görüş kamerası var.

Apple CarPlay ve Android Auto destekli multimedya ekranı 7 inçlik ve kolay takip ediliyor. Vites kolunun önünde bulunan eşya gözü de oldukça pratik ve işe yarar. Anahtarsız giriş özelliği olan Micra'nın start stop düğmesiyle motoru çalıştırdığımızda keyifli bir motor sesi var. Bu ses, kalkış anında da hırıltı şeklinde kabinde duyuluyor ama rahatsız edici boyutlarda değil. Sürüş anında hızlandıkça rüzgar ve yol sesi yalıtımında Micra için başarılı diyebiliriz. Direksiyon tepkileri ve süspansiyon konforu da oldukça iyi olan bu araçta

Çok uzun boylu olmayan üç yetişkin arka koltuğa rahatlıkla sığabiliyor.

başarılı bir şanzıman yer alıyor. CVT şanzımanlarda sabit dişli oranı yok ama Nissan mühendisleri alışıldık CVT'lerin aksine vites değişimi yapıyormuş gibi hissettiren ve tekdüzeliği ortadan kaldıran bir yazılım geliştirmiş. Ancak bu şanzımanda belirli oranlarda kilitleyip manuel kullanım sunan modu yok. Yokuşlarda L modunu, sportif bir sürüş isterseniz S modunu tercih edebilirsiniz. Micra 1080 kg ağırlığa sahip ve fabrika verilerine göre 4,6 lt/100 km ortalama yakıt tüketimi sunuyor.

Micra'da 4 farklı donanım var. Visia paketinde 7 inçlik dokunmatik ekran, şerit takip uyarısı, çarpışma uyarı sistemi, hız sabitleyici gibi özellikler yer alıyor. Tekna paketinde, Visia'ya ek olarak deri direksiyon simidi, geri görüş kamerası, arka park sensörü, akıllı anahtar ve anahtarsız çalıştırma özellikleri var. Platinum paketinde Tekna'ya ek olarak deri kaplı kokpit, Bose ses sistemi sunuluyor. Akıllı çevre görüş sistemi, kör nokta uyarısı ve hareketli nesne algılama sistemi trafik işareti tanıma sistemi ve akıllı otomatik uzun far asistanı yeni Micra'nın önemli güvenlik özellikleri arasında yer alıyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar / Muğla - Bodrum

Kişiselleştirme ve malzeme ile işçilik kalitesi konusunda da iddialı.

Micra'nın bagaj eşiği biraz yüksek olsa da 300 litre olan hacim, arka koltuklar yatırıldığında 956 litreye çıkıyor.

100 HP gücündeki 1,0 lt'lik turbo benzinli motor, manuel şanzımanla 160 Nm, CVT'de 144 Nm tork üretiyor.

Önceki nesline göre 17,4 mm daha uzun ve 7,8 mm daha geniş olan Micra'nın dingil mesafesi 7,5 mm arttı. Otomobilin yüksekliği ise 55 mm azaldı.

Micra'da 7 inçlik ekran navigasyona da ev sahipliği yapıyor.

TEKNİK VERİLER

Nissan Micra 1.0 IG-T CVT

Motor tipi ve konumu	Önde, enlemesine
Yakıt	Benzinli
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	999 cc
Maksimum güç	74 kW/100 HP 5000 d/d
Maksimum tork	144 Nm 2000 d/d
0-100 km/s hızlanma	13,0 sn
Maksimum hız	177 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	4,6 lt/100 km
CO_2 emisyonu	108-112 g/km
Ağırlık	1080 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	3999 mm / 1743 mm / 1455 mm
Dingil mesafesi	2525 mm
Depo kapasitesi	41 lt
Bagaj hacmi	300/956 lt

SONUÇ

Nissan Micra'nın lansmana özel fiyatı, manuel şanzımanlı Micra 108.900 TL, CVT'li ise 118.900 TL'den başlıyor. Micra'nın en üst donanımının fiyatı ise 149.500 TL. Micra, rakiplerine yakın fiyatlar sunuyor. Ancak 2020'de sunulacak yeni rakip modellerle birlikte pazar daha da hareketlenecek.

★★★★☆

SIVILARIN ÖNEMİ

Elektrikli araçlar hayatımızda yer almaya başladıkça daha verimli olması için çalışmalarda hızlandı. Petronas da elektrikli araçların soğutma sıvılarıyla ilgili son çalışmalarını İtalya'daki Ar-Gemerkezindeki sempozyum ile tanıttı.

Petronas'ın geçtiğimiz yıl Torino'da faaliyete başlayan Küresel Araştırma ve Teknoloji Merkezi'ne gittik. Burada düzenlenen Elektrikli Araç Sıvıları Sempozyumu'nda elektrikli araç endüstrisindeki en son yenilikler ele alındı.

Bu sempozyumda, konularının uzmanları, gelecekteki elektrikli araç teknolojisi trendlerini, elektrikli araçların madeni yağ pazarına olan etkilerini, kullanılan sıvıların şanzıman ve batarya teknolojilerinin gelişimindeki rolü konularının üstünde durdu. FEV'in araştırmaları da sempozyumun kaynak konularını oluşturdu.

Petronas'ın Ar-Ge yatırımlarını iki katına çıkarma ve bunun da yüzde 75'nin CO_2 emisyonlarını azaltmaya katkıda bulunacağı açıklaması yapılmıştı. Bununla birlikte Petronas, IONA Elektrikli Araç Sıvıları ile elektrikli araç pazarına giriş yaptı.

Sempozyumda Petronas'ın altını çizdiği noktalardan biri bataryaların tasarımının da zamanla gelişmesi ve bu gelişimin Petronas gibi "araç sıvısı" geliştiricileriyle batarya üreticilerinin de paralel ilerlemesi gerektiğiydi. Örnek olarak verilen bilgilerde termal verimliliği sağlamak için bataryaların kısmen değil tamamen termal sıvıyla buluşabilmesinin verimi nasıl etkilediği gösterildi. Bu sayede şarj süresinden otomobilin menzilinin verimli kullanılmasına kadar birçok noktada bataryalar tarafında oluşan sorunlar giderilebiliyor.

Elektrikli araçlar gelişirken daha verimli ve sorunsuz olabilmesi için Petronas'ın önerileri ve çözümleri de göz önünde bulundurulması gereken kriterler arasında yer alıyor.

Benzer verimi, elektrikli araçların motorlarında, şanzımanlarında, EDU termal üniteler gibi ekipmanlarda kullanılan sıvılarda da elde edilebildiği ve sıvı üreticilerinin teknolojilerinin de önem kazandığının altı çizildi.

Örneğin FEV'in yaptığı bir araştırmada, bir e-motorun rotor soğutma sıvısı olmadan yüksek ısıya ulaşması sebebiyle veriminin düştüğü belirtiliyor. Aynı motor, boyutları değiştirilmeden rotor soğutma sıvısıyla yüksek ısı seviyesine ulaşmadan çalışabiliyor. Bu sayede elektrikli aracın vaat ettiği hızlanma ve menzil gibi verileri daha uzun sürede sunabilmesiyle süreklilik elde edilebiliyor.

Elektrikli araçların bileşenlerinde, hava soğutma, hava/glikol soğutma, hibrit soğutma gibi sistemler kullanılırken Petronas'ın önerisi tüm bileşenlerin yağ soğutma sistemiyle direkt olarak daha verimli soğutulabileceği yönünde.

Sonuç olarak bu sempozyumdan, geçiş sürecindeki hibrit sistemlerden, geleceğin araçları olacağı belirtilen elektrikli araçların veriminin artmasında Petronas gibi, araç sıvısı geliştiricilerin de önemli role sahip olacağını gördük.

Yazı: Koray Kodal-Torino/İtalya

Elektrikli araç sıvıları geliştirme sürecinin temelindeki deney ve çalışmaları ürün geliştirme laboratuvarı ve mekanik test tesislerde gözlemledik.

ŞAMPİYON DEĞİŞMEDİ

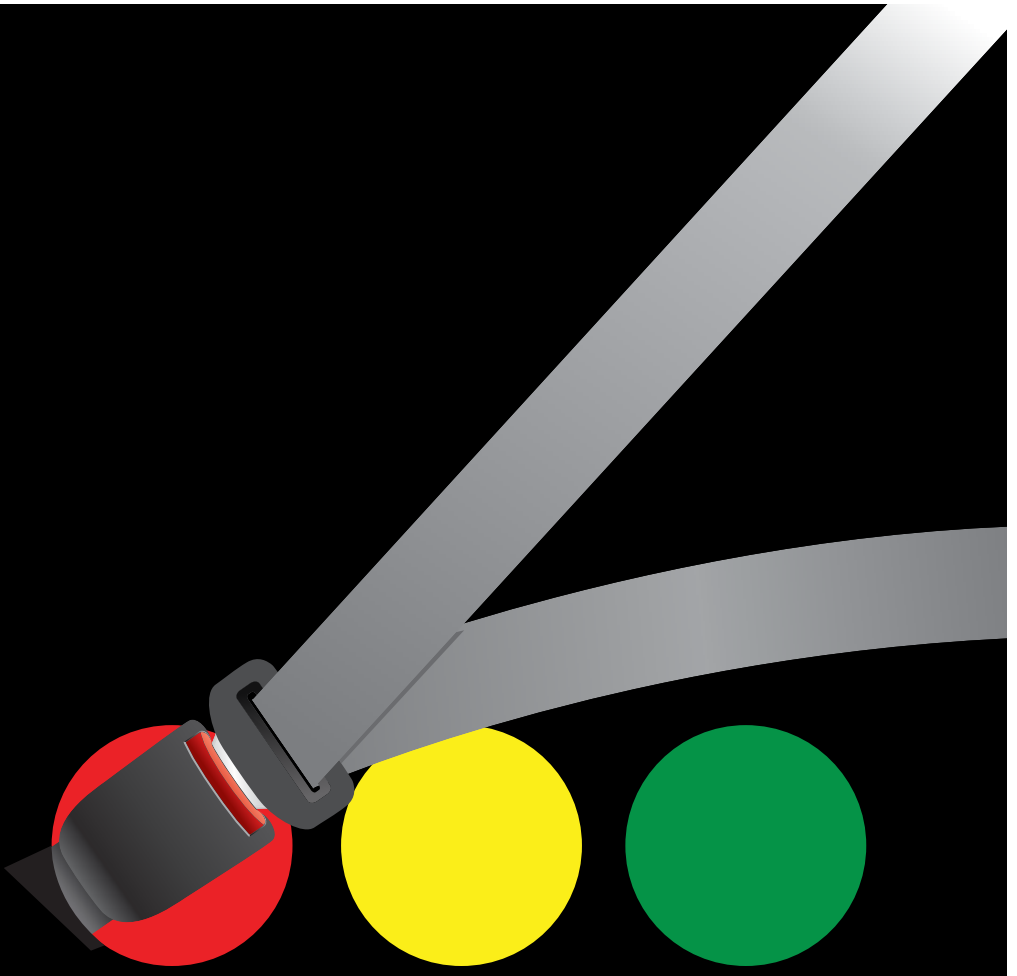
2019 Türkiye Pist Şampiyonası 4'üncü ayak yarışını kazanan Borusan Otomotiv Motorsport (BOM) pilotu İbrahim Okyay, sezonun bitimine bir yarış kala matematiksel olarak şampiyonluğunu elde etti. Okyay 10'uncu kez Türkiye Şampiyonu oldu.

2019 Türkiye Pist Şampiyonası 4. Ayak yarışları, Ülkü Motorsporları Kulübü tarafından, 09-10 Kasım tarihlerinde Ülkü Park Yarış Pisti'nde düzenlendi. Cumartesi günü resmi antrenmanlar ve sıralama turlarıyla başlayan organizasyon, 10 Kasım pazar sabahı tüm görevli ve sporcuların Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk anısına saygı duruşu ile başladı. Büyük çekişmeye sahne olan 3 ayrı kategoride 23 yarışmacının mücadele ettiği ikişer yarış sonunda, Maxi grupta iki yarışta da Borusan Otomotiv Motorsport pilotu İbrahim Okyay birinciliği elde etti. Ardından Seat Leon Cupra-R ile Osman Demirel ikinciliklerin sahibi oldu. Bu grupta üçüncülükler ise, ilk yarışta Honda Civic Type-R ile Ozan Süzgün'e ikinci yarışta ise VW Polo GTI ile Özkan Kırbacı elde etti. Super grupta her iki yarışta da ilk 3 değişmedi, Borusan Otomotiv Motorsport pilotu Yağız Gedik çifte zafere imza atarken, Renault Clio II Sport ile Demir Eröge ikincilikleri, Honda Civic Type-R ile Osman Işık üçüncülükleri paylaştılar. En kalabalık katılımın olduğu super production grubunda ise Opel Corsa OPC ile Hasan Tansu iki yarışta da zirveyi bırakmadı. İlk yarışta ikinciliği Hüseyin Çetmen üçüncülüğü Çağlayan Çelik, ikinci yarışta ise ikinciliği Jordan Dupont ve üçüncülüğü Ali Başakıncı kazandılar.

PATA YAMAHA TAKIMINDA İLK TÜRK

Dünya Superbike Şampiyonası'nda bireysel olarak mücadele eden Toprak Razgatlıoğlu, 2020'de Pata Yamaha takımıyla yarışacak. Toprak Razgatlıoğlu "bugüne kadar bireysel yarıştım, artık Pata Yamaha gibi profesyonel ve yarış geçmişi başarılarla dolu güçlü bir takımla çalışarak şampiyonluğu alma vakti. Markanın DNA'sını oluşturan yarış ve kullanıcı konforu ile bütünleşen modelleri beni heyecanlandırıyor. Bu felsefenin bir parçası olmak benim için ayrı bir motivasyon" dedi. Yamaha Motor Türkiye Genel Müdürü Bora Berker Cansever "Yamaha ilk yarışını 1955'te markanın doğuşundan sadece 10 gün sonra kazandı. Bugüne kadar takımımız özellikle yarış DNA'mıza özel üretilen ikonik modellerimizle, dünya pistlerine onlarca başarılı isim çıkardı. Onlarca şampiyonluk kazanıldı. Ancak aralarında bir Türk yarışçı yoktu. Yamaha tecrübesi, Toprak'ın yeteneği ve kazanma hırsı ile birleşince yeni sezonda şampiyonluk kürsüsünde Türkiye de olacak." Şeklinde konuştu. Dünya Supersport Şampiyonu Kenan Sofuoğlu ise "Toprak'ı 2014'te ilk yarışına çıkardığımızda en büyük hayalimiz Yamaha takımı ile yarışmasıydı. Hayalimiz gerçek oldu. Türkiye'den dünya pistlerinde yarışabilecek yetenekte 3-4 güçlü adayımız var. Motorsporlarında Avrupa'nın en iyi ülkesi olacağız. İmkanlar tanınırsa Türkiye'den çok iyi yeteneklerin çıkacağına inanıyorum. Bunun için ben de elimden geleni yapmak istiyorum." dedi.

OTO YAZIP 4177'YE SMS ATIN, DERGİNİZ 9 TL/AYLIK GELSİN.



0212 354 36 04 / 11 / 27
0552 357 00 00 www.turkuvazabone.com

4177'ye gönderilen her SMS 0,50 TL olarak ücretlendirilir. Aylık dergi abonelik ücreti faturalı hatlarda 9 TL olup faturaya yansıtılır, ön ödemeli hatlarda bakiyeden tahsil edilir. Belirtilen fiyatlara KDV ve kargo ücreti dahildir. 12 sayının sonunda abonelik otomatik olarak sona erer.

TURKUVAZ DERGİ

MÜHENDİSLİK ŞAHESERİ

Motor geliştirme konusunda çok başarılı olan Wilhelm Maybach, ilk otomobilin üretilmesine de büyük katkı sağlamıştı. Alman mühendis, 1909'da Maybach'ın temellerini attı. Sıra dışı teknolojilere sahip Maybach otomobiller, kesintili üretimlerine rağmen otomobil tarihinde önemli bir yere sahip oldu.

1930 Maybach Zeppelin Limousine logosu

Maybach'ı lüks ve heybeti otomobilleriyle tanıdık ama aslında Alman üretici güçlü motorlar konusunda da uzmandı. Trenler, uçaklar ve hatta gemiler için devasa motorlar imal eden Maybach'ın kurucusu Wilhelm Maybach, Carl Benz'in 1886'da patentini aldığı ve dünyanın ilk otomobili olarak kabul edilen Benz Patent-Motorwagen'ın tasarımında önemli görevler üstlenmişti. Ayrıca benzinli motorlarda görev yapan karbüratörün de tasarımcısı olan Maybach, 1907'de kendi şirketini kurmak için Benz'den ayrıldı. Wilhelm Maybach, Kont Graf Zeppelin ile birlikte 1909'da Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH firmasını kurdu. Yönetim Maybach'ta olduğu için şirket ismi 1912'de Maybach Motorenbau GmbH olarak değiştirildi.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Maybach'ın geliştirdiği farklı özelliklere sahip motorlar uçaklarda ve trenlerde de kullanılmaya başlandı. 1917'de uçan yolcu taşıma aracı zeplini üretmeye başlayan Maybach, 1919'da W1 isimli ilk otomobilini tasarladı.

Mercedes şasisi üzerinde üretilen ilk otomobil olan Maybach W 1 heybetli ve şıktı.

Maybach'ın zeplinler için ürettiği motorlar 12 silindirli ve 550 HP gücündeydi. Alman üretici ayrıca farklı özelliklerde benzinli ve dizel motorlar da üretti.

1933 yılında geliştirilen Maybach dizel motorlu hızlı tren "uçan hamburger" olarak adlandırıldı.

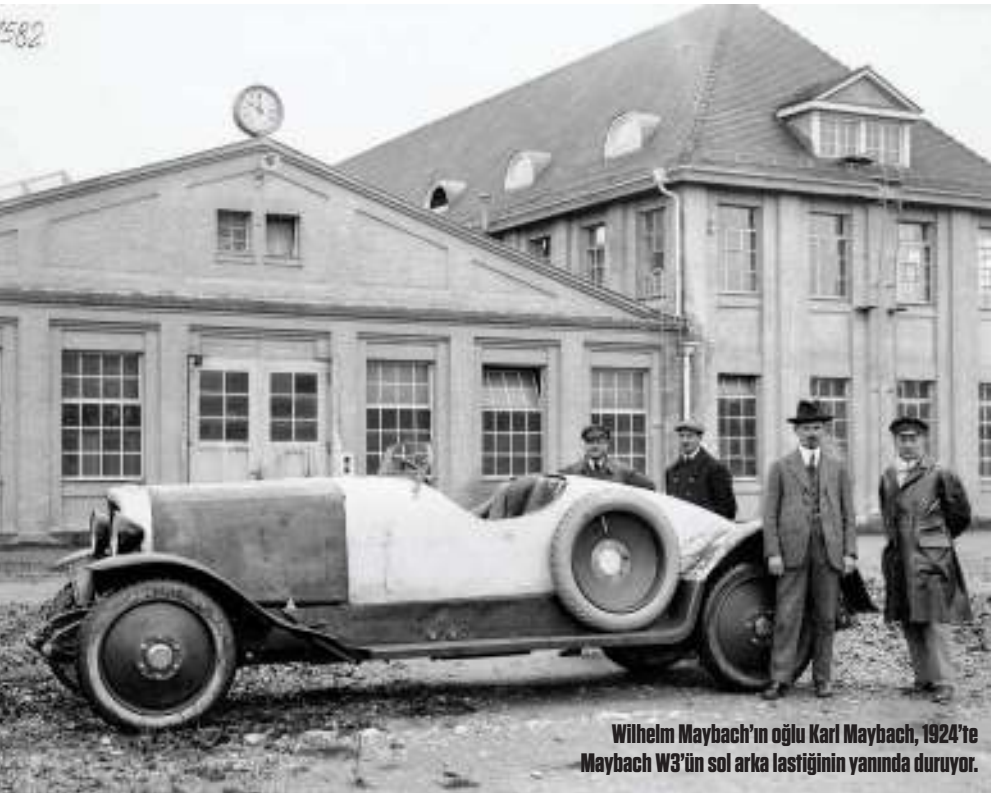
Maybach'ın kurucusu Wilhelm Maybach.

2003 model Maybach 62'nin logosu.

1921'de imal edilen Maybach W 3 şasileri, üst yapı için karoser firmasına teslim ediliyor.

Mercedes şasisine sahip bu araçta 45 HP gücünde 6 silindirli bir motor vardı. 1920'de geliştirilen W2'de görev yapan 6 silindirli 70 HP'lik motor, Hollandalı Spyker'ın sağlamlık testini başarıyla geçti. Spyker, Maybach'tan motor ve araç alacaktı ancak yaşadığı ekonomik kriz sonucu siparişi iptal edildi. Wilhelm Maybach'ın oğlu Karl Maybach, imalatın aksamaması için W3 modelini geliştirdi. 1921'de Berlin Otomobil Fuarı'nda tanıtılan W3, 6 silindirli motora, yeni bir şanzımana ve 4 tekerlekte fren sistemine sahipti. Maksimum hızı 110 km/s olan bu araç 1928 yılına kadar 300 adet üretildi. W3'ün ardından 1927'de W5 isimli coupe tanıtıldı. Bu araç 135 km/s'ye ulaşarak dönemin en hızlı modellerinden biri oldu.

Performansları ve güçlü motorlarıyla tanınan Maybach modelleri, devlet adamları tarafından da tercih edilmeye başladı. Bu noktada Maybach, daha lüks otomobiller üretmeliydi. 1930 tarihi marka için yeni bir başlangıç oldu. Alman üretici, 1930'da Zeppelin DS 7 modelini üretmeye başladı. Bir mühendislik şaheseri olarak nitelendirilen bu otomobilde 150 HP gücünde 7,0 litrelik V12 motor vardı.



Wilhelm Maybach'ın oğlu Karl Maybach, 1924'te Maybach W3'ün sol arka lastiğinin yanında duruyor.

Dönemin en prestijli modeli 1936 Maybach SW 38 Luxury Limousine

1932'de Spohn Stromlinie tarafından geliştirilen Maybach Zeppelin, üretilmedi.

Zeppelin Serisi'nin ilk modeli olan DS 7'de su soğutma motor ve çok iyi tasarlanan yağlama sistemi vardı. DS 7'nin ZF tarafından geliştirilen 5 ileri vitesli manuel şanzımanında da 2 adet de takviye vitesi yer alıyordu. Maybach, 12 silindirli modellerine alternatif olarak 1931 ile 1934 yılları arasında 6 silindirli DSH'yi üretmeye başladı. 1935'te Zeppelin DS 7'yi takip eden DS 8'de 200 HP gücünde 7,9 litrelik V12 motor vardı. Toplamda 200 adet üretilen Zeppelin DS8'de iki ve dört kapılı cabrio seçenekleri yer alıyordu. Yaklaşık 2,8 ton ağırlığında olan 5,5 metrelik Zeppelin DS8 ile Maybach, lüks ve heybetli otomobiller konusunda kendini ispatlamıştı. Kısaca lüks otomobil dendiğinde artık Rolls-Royce, Bentley, Cadillac ve Duesenberg'e rakip olarak Maybach da yer alıyordu. Hatta motor ve diğer mekanik özellikleriyle diğer markalardan öndeydi. 1938 yılında tasarlanan ama kağıt üzerinde taslak olarak kalan SW 38 ise zeplin ve uçakların aerodinamik özelliklerinden yola çıkılarak geliştirdi.

Maybach, 1930'ların sonlarında yaşanan ekonomik krizin etkileriyle otomobil üretimini 1941'de bitirdi ama endüstriyel motor üretimi devam ediyordu. Maybach, 1961 yılında Daimler-Benz Grubu'na katıldı ve endüstriyel motor üretim birimi de MTU'ya devredildi. Daimler bünyesinde uzun yıllar sessiz kalan Maybach, 1997'de Tokyo Otomobil Fuarı'nda tanıtılan konseptle birlikte yeniden sahneye çıktı. 2002'de Maybach 56 ve 62 modellerinin üretimi başladı ve bu modeller dönemin S Serisi'nden izler taşıyordu. Maybach 57, 2,39 metre dingil mesafesine sahipti ve uzunluğu ise 5,7 metreydi. Maybach 62'nin uzunluğu ise 6,16 metreydi ve dingil mesafesi ise 3,82 metreydi. Bu iki devasa uzunluktaki modelde V12 motor ile 5 ileri vitesli otomatik şanzıman vardı.

1930'da üretimine başlanan Maybach Zeppelin Limousine

1932 model 4 kapılı cabriolet Maybach Zeppelin DS 8

DS9'un V12 motoru

Makyajlı 2010 model 62 S Landaulet, 57 ve 62'den oluşan Maybach model ailesi.

1937 model Maybach Landaulet'in anısına 2007'de geliştirilen ve 2008'de üretilen Maybach Landaulet

Lastik üreticisi Fulda, 1930'lu yıllarda geliştirdiği lastikleri test etmek için uygun bir otomobil bulamamıştı. Aerodinamik uzmanı Baron Reinhard Koenig-Fachsenfeld'in yönetimindeki bir ekip, Maybach SW 38'i baz alarak 1938 yılında 200 km/s'in üzerinde gidebilecek bir otomobil tasarladı. Bu konsept araç İkinci Dünya Savaşı sırasında kayboldu. 65 yıl sonra Fulda ile Maybach birlikte Maybach Exelero'yu geliştirdi.

Isıtmalı, soğutmalı ve masaj yapan koltuklar, Bose Premium ses sistemi, dört bölgeli klima gibi çok sayıda dönemin ilerisindeki özellik bu modellerde yer alıyordu. Maybach yeniden Rolls-Royce ve Bentley'e sıkı bir rakip olmuştu. 2005'te Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan 57 S modelinde AMG imzalı 6,0 litrelik V12 motor görev yapıyordu. 2009'da tanıtılan Zeppelin serisi ise Maybach'ın DS7 ve DS9 modellerinin anısına geliştirildi. Döşemeler ve kapı eşiklerindeki Zeppelin yazılarıyla bu seri, standart 56 ve 62 modellerinden ayrılıyordu. 2008'de dünya genelinde yaşanan ekonomik krizin etkileri otomotiv sektörünün daralmasına neden olmuştu. Daimler Grubu, krizin etkileri sonucu 2011'de Maybach'ın üretiminin 2013'te sona ereceğini açıkladı. 2002 ile 2013 yılları arasında yaklaşık 3.000 adet otomobil üretildikten sonra Maybach marka olarak emekliye ayrıldı.

Maybach markası sona erdi mi? Maybach, 2015'ten itibaren S Serisi'nde en üst seçenek olarak yeniden yollara çıkmaya başladı. S Serisi'nden 337 mm, S Serisi Long'tan ise 217 mm daha uzun bir model Maybach logolu Mercedes-Maybach S Serisi, kendine ait krom parçaları, iç mekan detayları, jantları ve panjuruyla S Serisi'nden ayrılıyor. 2016'da tanıtılan Mercedes-Benz G 650 Maybach Landaulet 99 adet üretildi. Aynı yıl konsept olarak tanıtılan Vision Mercedes-Maybach 6 konsepti ise 750 HP gücünde 5,7 metrelik devasa bir coupeydi. 2017'de yollara çıkan Mercedes S650 Cabriolet Maybach, sadece 300 adet üretildi. 2018'de Pekin Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Mercedes-Benz Vision Maybach Ultimate Luxury konsepti, ise 5,25 metre uzunluğunda 750 HP güce sahip. Artık Maybach logosu, sıra dışı konseptlerde ve markanın üst modellerinde yer almaya devam ediyor. GLS Serisi'nde sunulan Maybach imzalı versiyon da bunlardan biri.

Yazı: Baturhan Boyacılar

2015 Mercedes S-Serisi Maybach

2016 Mercedes-Benz Vision Maybach 6 Concept

2016 Mercedes S 600 Pullman Maybach

2017 Mercedes S 650 Cabriolet Maybach

2016 Mercedes-Maybach G 650 Landaulet

2018 Mercedes Vision Maybach Ultimate Luxury

KARŞILAŞTIRMA

BMW 320i ve Mercedes C 200 4Matic

Tamamen yeni BMW 3 Serisi Sedan ile Mercedes C Serisi karşı karşıya geldi.

TEST

MITSUBISHI L200

Kapsamlı bir makyaj operasyonu geçiren pikap artık daha modern.

SÜRÜŞ İZLENİMİ

PEUGEOT 2008

Kompakt SUV/Crossover sınıfının başarılı öğrencisi yeni neslinde elektrikli bir versiyona da sahip.

İNTERAKTİF

WWW.OTOHABER.COM.TR

Türkiye'nin en güvenilir otomobil portalı www.otohaber.com.tr
Tamamen yeni içeriği, güncel haberleri ve dergi sayfalarına sığdıramadığımız ekstralarıyla rekorlar kırmaya devam ediyor.

iPHONE UYGULAMASI!

1- *En yeni ve en güncel haberler, yenilikler ve sektörün konuşulan konuları.*
2- *otohaber editörlerinin yorumlarıyla oluşturulan otohaber Garajı videoları.*
3- *otohaber TV, yazarlar, foto galeriler, otomobil fuarları, otomotiv sektörüne ve otomobillere dair herşeyi otohaber iPhone uygulamasıyla takip edebilirsiniz.*

SMS UYGULAMASI!

otohaber Dergisi hakkındaki görüşleriniz için OTOHABER yazıp bir boşluk bırakın ve yorumunuzu ekledikten sonra 4122'ye kısa mesaj atın.
Tüm operatörlerden 4122'ye mesaj atabilirsiniz.
Ücretlendirme tüm operatörlerden servis 1,60 TL olarak ücretlendirilir.
MH: 0216 531 73 73

www.facebook.com/otohabercomtr

twitter.com/otohaberdergisi

HBH
HALI BAGAJ HAVUZU

aklın yolu bir...

NonWoven Halı Bagaj Havuzları

- Alev Almaz
- Su Geçirmez
- Ses İzolasyonu
- Isıya Dayanıklı
- Hafif
- Kaymayı Engeller
- Koku Geçirmez
- Elastik
- Geri Dönüşümlü

Yerli Sermaye Türk Malı

OUR STANDARD YOUR GUARANTEE

ISO 9001 Quality
ISO 14001 Environment
OHSAS 18001 Health & Safety
ISO / TS 16949 Global Automotive

info@halibagajhavuzu.com www.halibagajhavuzu.com 0850 201 9002

İÇİNİZ RAHAT OLSUN

PETRONAS

WORLD
MERCEDES 14.15.16.17.18.19
6
LEWIS HAMILTON 08.14.15.17.18.19
CHAMPIONS

#aTeamComeTrue

PETRONAS SYNTIUM

Motordaki Aşırı Isıyla Savaşır

°CoolTech™ teknolojisiyle PETRONAS Syntium aracınızın motorundaki kritik sıcaklık bölgelerini hedefler ve hassas parçaları soğutur. Böylelikle aracınız her zaman ideal performansını korur.

Harika bir ekip çalışmasının sonuçları herkesin gözleri önüne serildi.
Altıncı kez üst üste FIA FORMULA 1 Dünya Şampiyonluğu, en zorlu koşullarda bile fark yaratan bir teknolojiden geliyor. Aracınızla uyumlu bir yağ seçin, son nesil motorların ihtiyaçlarını bilenlere güvenin.

Oil Developed For

PETRONAS SYNTIUM | AMG PETRONAS MOTORSPORT

www.pli-petronas.com